

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MAI 1904.

Proposition de loi concernant l'abandon en matière maritime.

DÉVELOPPEMENTS

MESSIEURS.

Aux termes de l'article 7 de la loi maritime, le propriétaire du navire responsable des faits du capitaine peut toujours s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret. Cette règle, des plus anciennes, admise dans toutes les législations, a pour origine la nécessité de protéger le commerce maritime et les armateurs contre les risques excessifs d'un mandat, où les mandants sont sans contrôle effectif sur le mandataire. Elle se formulait jadis en ces termes : « Nul ne doit perdre par la mer plus qu'il n'a confié à la mer ».

En conséquence, tout propriétaire de navire actionné comme personnellement responsable des conséquences d'un acte dommageable commis par le capitaine, son mandataire, peut se décharger de toute responsabilité en abandonnant au créancier du dommage le navire en faute et le fret du dernier voyage. Cet abandon est recevable quand même le navire serait détruit, incendié, coulé, et l'abandon a surtout un effet utile pour l'armateur responsable, lorsqu'il est frustratoire pour le créancier du dommage, c'est-à-dire lorsque sa valeur est inférieure à la réparation qui est due.

La faculté d'abandon a été réclamée depuis longtemps et avec instance pour la navigation intérieure. Une proposition de loi qui la lui accorde figure en ce moment à l'ordre du jour de la Chambre. Mais, jusqu'à présent, l'abandon n'est admis que pour les navires de mer.

Toujours les tribunaux ont fait de l'article 7 de la loi du 21 août 1879 l'application la plus large. Cependant il a subi une restriction importante dans la jurisprudence. Lorsqu'un navire a occasionné des avaries aux ouvrages d'un port, lorsqu'il s'est échoué ou a coulé bas dans une passe

navigable, les frais de réparation des ouvrages, de relèvement ou de destruction de l'épave incombent à l'armateur personnellement, et il ne peut s'affranchir de cette obligation en abandonnant son navire à l'État. Cette exception au principe de l'abandon n'est inscrite dans aucune loi. Elle a été créée par la jurisprudence belge dans quelques décisions qui s'appuient sur des considérations diverses. Tantôt elles disent que l'obligation de l'armateur envers l'État se justifie par des exigences d'intérêt général. Tantôt elles trouvent l'origine de l'obligation, non pas dans le fait du capitaine, mais dans l'inaction de l'armateur obligé de dégager la voie navigable. Tantôt enfin elles proclament que l'obligation prend sa source directement dans les règlements sur la police des voies navigables.

L'armateur protégé par la loi qui limite sa responsabilité, reste donc exposé aux dommages les plus considérables lorsque la faute du capitaine a pour résultat un dommage, non pas à des particuliers, mais à l'État. Ce privilège de l'État, que rien ne justifie, a pour les armements nationaux des conséquences si fâcheuses et si contraires à l'équité qu'en France la loi suivante fut votée le 12 août 1885 :

« En cas de naufrage de navire dans un port de mer ou havre, dans un » port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, comme aussi en » cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'État, de toute dépense » d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par » l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord.

» La même faculté appartient au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du navire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute. »

Depuis quelques années le commerce maritime belge, et spécialement les maisons d'armement, réclament en Belgique une disposition légale analogue.

On peut invoquer en faveur de la proposition de loi diverses raisons dont voici l'indication sommaire.

1^o Le projet français obtint l'appui unanime du Conseil d'État, et fut adopté par le Sénat en première et en seconde lecture à l'unanimité. La Chambre des députés prétendit ajouter au texte les mots « port fluvial ». Cette ajoute pouvait faire supposer que l'abandon était recevable en matière de navigation intérieure. Après deux renvois au Sénat, les deux Chambres se mirent d'accord sur l'adoption des mots « port maritime », réservant ainsi la faculté d'abandon à la seule navigation maritime.

Dans aucune des délibérations du Sénat et de la Chambre, il ne se produisit une seule opposition et la loi fut votée chaque fois à l'unanimité.

2^o Comme le font remarquer l'Exposé des motifs et le rapport de M. Peulevey, à la Chambre des députés, la libération par abandon pour une obligation qui résulte de l'existence même du navire est tout aussi logique, tout aussi juste que pour celle qui résulte des engagements du capitaine.

3^o Lorsqu'un accident de navigation a pour conséquence des avaries aux

ouvrages d'un port, un échouement ou un naufrage qui oblige à des frais de destruction ou de relèvement, le navire est toujours sous la conduite d'un pilote appartenant à l'administration de l'Etat. Bien que la présence de ce pilote ne dégage pas la responsabilité du capitaine, il n'en est pas moins vrai que, dans la généralité des cas, les dommages dont l'Etat belge exige la réparation ont pour origine une faute ou une erreur de son propre préposé.

4° Lorsque les frais en question sont occasionnés par un navire appartenant à un armement étranger, l'Etat belge se trouve dépourvu de tout recours utile, ne pouvant faire valoir ses droits que sur le navire même, qui a parfois perdu toute valeur. Le privilège de l'Etat ne s'exerce donc en fait qu'aux dépens des armements belges.

5° En réalité, quelles que soient les théories juridiques admises par les tribunaux, c'est le fait du capitaine qui est l'origine unique de ces frais et, dès lors, si la loi oblige les particuliers à subir l'abandon du navire alors même que celui-ci est en faute, on se demande ce qui peut justifier pour l'Etat un privilège le mettant dans une situation toute différente.

6° Le propriétaire d'un navire naufragé dans un port, ayant perdu son bien, est en outre exposé aux réclamations de l'administration ; il est en face d'une double cause de ruine, les frais de relèvement ou de destruction peuvent, en effet, être énormes, et l'on a cité certains cas, en France, où ils ont dépassé 400,000 francs.

L'armateur ne possède aucun moyen de se prémunir contre cette éventualité, le risque en question ne rentrant pas dans les conditions des polices d'assurances et la pratique commerciale n'offrant aucun moyen de s'en préserver.

7° L'extension du droit d'abandon dans les conditions proposées occasionnera certaines dépenses pour l'entretien des ports et des passes navigables. Mais cet entretien est une des obligations de l'Etat, les cas de relèvement ou de destruction d'épave sont relativement rares, et dans tous les cas l'armateur, par la perte du navire, subit sa part dans les suites de l'accident.

8° Un capitaine en détresse, pour sauver son équipage, peut se lancer à toute vapeur sur la plage et s'y échouer sans courir d'autre risque que la perte du navire et de la cargaison. S'il attaque un port pour sauver son navire, il s'expose à ruiner ses armateurs.

9° Il s'agit, non pas de créer un droit spécial au profit des armateurs, mais de donner à une loi existante une interprétation conforme à ce qu'exigent l'équité et l'esprit de cette loi.

10° Le Gouvernement, la législature, des groupes politiques et économiques s'occupent activement des mesures à prendre pour favoriser le développement en Belgique de l'industrie du navire et du commerce maritime national. Les plus hautes autorités les appuient. La mesure préconisée et déjà adoptée depuis dix-huit ans en France, s'impose spécialement à ce point de vue.

11° Tous les auteurs, en France, approuvent les dispositions de la loi du

18 août 1885 (DE VALROGER t. V, p. 364, t. I, p. 310, *Pand. françaises*, verbo : abandon). Les revues spéciales en Belgique réclament une mesure analogue (*Bulletin de la Ligue maritime*, le *Mouvement maritime*, etc.)

Il semble donc que la proposition de loi ne doive pas soulever d'opposition.

DELBEKE.



PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE.

L'article 7 de la loi du 21 août 1879 est complété comme suit :

« La faculté d'abandon peut s'exercer même envers l'État pour couvrir les dépenses occasionnées par la destruction ou le relèvement d'une épave et les avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port.

La même faculté appartient au capitaine propriétaire ou copropriétaire du navire, s'il n'est pas prouvé que le naufrage, l'échouement ou l'avarie, ont été occasionnés par sa faute. »

WETSVOORSTEL

EENIG ARTIKEL.

Artikel 7 der wet van 21 Augustus 1879 wordt aangevuld als volgt :

« Het recht van afstand kan zelfs ten opzichte van den Staat worden uitgeoefend tot dekking der uitgaven veroorzaakt door het vernielen of ophalen van een wrak en der schade door het schip aan de werken eener haven toegebracht.

Hetzelfde recht hoort toe aan den kapitein, eigenaar of medeigenaar van het schip, indien het niet is bewezen dat de schipbreuk, de stranding of de schade door zijne schuld werden veroorzaakt. »

DELBEKE.

(N^o 144.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 6 MEI 1904.

Wetsvoorstel betreffende afstand in zake van zeevaart.

TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Krachtens artikel 7 der wet op de zeevaart, kan de eigenaar van een schip, die aansprakelijk is voor de daden van den kapitein, steeds deze aansprakelijkheid ontgaan, door afstand te doen van het schip en dezès vracht. Deze aloude regel, aangenomen in alle wetgevingen, ontstond uit de noodzakelijkheid om den zeehandel en de reeders te beschermen tegen het overdreven risico van een last, waarbij de lastgevers geen werkelijk toezicht kunnen uitoefenen ten aanzien van den lasthebber. Vroeger werd die regel aldus uitgedrukt : « Niemand moet door de zee meer verliezen dan hij aan de zee toevertrouwde. »

Bijgevolg kan ieder eigenaar van een schip, tegen wien een eisch wordt ingesteld tot persoonlijke aansprakelijkheid voor de gevolgen van eene schade veroorzakende daad, begaan door den kapitein, zijn lasthebber, zich van alle verantwoordelijkheid ontslaan, door aan hem die eene schuldvordering wegens schade heeft, het in gebreke zijnde schip en de vracht der jongste reis af te staan. Die afstand is ontvankelijk, zelfs dan wanneer het schip vernield, verbrand, gezonken zou zijn, en de afstand is vooral doeltreffend voor den aansprakelijken reeder, wanneer hij doelloos is voor hem die eene schuldvordering heeft wegens schade, 't is te zeggen wanneer de waarde van het schip minder bedraagt dan de verschuldigde vergoeding.

Sedert lang en dringend werd het recht van afstand gevraagd voor binnenschepen. Een wetsvoorstel dat zulks toekent staat thans aan de dagorde der Kamer. Doch tot hiertoe wordt afstand slechts toegelaten voor zeeschepen.

Artikel 7 der wet van 21 Augustus 1879 werd door de rechtbanken steeds in den breedsten zin toegepast. Nochtans heeft de rechtspraak het aanzienlijk beperkt. Heeft een schip schade toegebracht aan de werken eener haven, is het gestrand of gezonken in eene vaargeul, dan draagt de reeder persoon-

lijk de kosten tot herstelling der werken, tot ophaling of vernieling van het wrak, en kan hij zich van die verplichting niet ontslaan door zijn schip aan den Staat af te staan. Deze uitzondering op het beginsel van afstand komt in geene andere wet voor. Zij werd gemaakt door de Belgische rechtbanken, in eenige beslissingen, gesteund op uiteenlopende redenen. Nu wordt daarin gezegd dat de aansprakelijkheid van den reeder ten opzichte van den Staat is gewettigd door eischen van algemeen belang; dan vinden zij den oorsprong der aansprakelijkheid niet in de schuld van den kapitein, maar wel in de werkeloosheid van den reeder, die verplicht is den bevaarbaren weg vrij te maken. Eindelijk wordt daarin gezegd dat de aansprakelijkheid rechtstreeks haren oorsprong vindt in de verordeningen op de politie der bevaarbare wegen.

De reeder, beschermd door de wet die zijne verantwoordelijkheid beperkt, blijft dus blootgesteld aan de aanzienlijkste schadevergoeding, wanneer door de schuld van den kapitein schade wordt berokkend, niet aan bijzondere personen, maar aan den Staat. Dat ongerechtvaardigd voorrecht van den Staat heeft voor de nationale reederij zulke noodlottige en onbillijke gevolgen, dat in Frankrijk onderstaande wet den 12^e Augustus 1885 werd aangenomen :

« In geval van schipbreuk in eene zeehaven of « havre », in eene mari-
» tieme haven of in de wateren die er naartoe leiden, evenals in geval van
» schade, door het schip toegebracht aan de werken eener haven, kan de
» eigenaar van het schip zich, zelfs ten opzichte van den Staat, ontslaan
» van alle kosten tot ophaling of herstelling, alsmede van alle schadevergoe-
» ding, door afstand te doen van het schip en van den vrachtprijs der aan
» boord zijnde koopwaren.

» Het zelfde recht hoort toe aan den kapitein, eigenaar of medeëigenaar
» van het schip, ten ware het zou bewezen zijn dat het ongeval door zijne
» schuld werd veroorzaakt. »

Sedert jaren vragen de Belgische zeehandel, inzonderheid de reeders, eene wetsbepaling van dien aard.

Ter gunste van het wetsvoorstel kan men onderscheidene redenen invoeren, welke hier kortbondig worden opgegeven.

1^o In Frankrijk werd het ontwerp eenparig ondersteund door den Raad van State en door den Senaat in eerste en tweede lezing eenstemmig goedgekeurd. De Kamer der Afgevaardigden wilde daar bijvoegen « rivierhaven ». Deze bijvoeging kon doen onderstellen dat de afstand ontvankelijk was in zake van binnenvaart. Na tweemaal te zijn teruggezonden naar den Senaat, werden beide Kamers het eens over het aannemen van de woorden « port maritime » aldus het recht van afstand voorbehoudend voor zeevaart alleen.

Bij de beraadslaging in Senaat en Kamer ontstond niet het minste verzet en telkens werd de wet eenparig goedgekeurd.

2^o Zooals wordt aangemerkt in de Memorie van toelichting en in het verslag van den heer Peulevey, ter Kamer der Afgevaardigden, is afkoop door afstand, voor eene verbintenis die volgt uit het bestaan zelf van het

schip, even redelijk en rechtvaardig als voor die welke volgt uit de verbindingsen van den kapitein.

3^o Wanneer een ongeval bij het varen voor gevolg heeft schade aan de werken eener haven, eene stranding of eene schipbreuk die verplicht tot kosten van vernieling of ophaling, wordt het schip steeds bestuurd door een loods, behoorende tot het Staatsbestuur. Ofschoon de aanwezigheid van dien loods de verantwoordelijkheid van den kapitein niet wegneemt, is het niettemin waar dat in meest alle gevallen de schade, waarvan de Belgische Staat vergoeding eischt, haren oorsprong vindt in een misslag of eene dwaling, begaan door zijnen eigenen beambte.

4^o Worden bedoelde kosten veroorzaakt door een schip behorend aan een vreemden reeder, dan mist de Belgische Staat alle behoorlijk verhaal en kan hij zijne rechten slechts doen gelden op het schip zelf, dat soms alle waarde heeft verloren. Dus wordt het voorrecht van den Staat slechts ten koste der Belgische reederij uitgeoefend.

5^o Wat eigenlijk ook de rechtsstelsels mogen zijn, die door de rechtbanken worden aangenomen, de schuld van den kapitein is de eenige oorsprong dier kosten, en zoo de wet bijzondere personen verplicht den afstand van het schip te dulden, zelfs wanneer dit laatste in gebreke bleef, vraagt men zich af wat voor den Staat een voorrecht kan rechtvaardigen, waardoor hij in een gansch verschillenden toestand wordt gebracht.

6^o De eigenaar van een schip dat vergaat in eene haven, verliest zijn eigendom en staat daarenboven bloot aan de eischen van het bestuur; voor hem bestaat eene dubbele oorzaak van ondergang, want de kosten voor het ophalen of vernielen kunnen overgroot zijn, en in Frankrijk werden gevallen aangehaald, waarin zij meer dan 400,000 frank bedroegen.

De reeder bezit geen middel hoegenaamd om die mogelijkheid te voorkomen, daar bedoeld geval niet behoort tot de voorwaarden der verzekeringsovereenkomsten, en daar het handelsgebruik geen middel verschaft om zich daartegen te vrijwaren.

7^o De uitbreiding van het recht tot afstand in de voorgestelde omstandigheden zal zekere uitgaven voor het onderhoud der havens en vaargeulen veroorzaken. Doch dat onderhoud is eene der verplichtingen van den Staat, gevallen van ophaling of vernieling van wrakken komen betrekkelijk zelden voor en in elk geval draagt de reeder, door het verlies van het schip, zijn aandeel in de gevolgen van het ongeval.

8^o Een in nood verkeerend kapitein mag, om zijne bemanning te redden, met vollen stoom op het strand loopen, en zonder ander gevaar dan zijn schip en de lading te verliezen. Beschadigt hij eene haven om zijn schip te redden, dan loopt hij gevaar zijne reeders ten onder te brengen.

9^o Het geldt hier niet een bijzonder recht te verleenen aan reeders, doch wel eene bestaande wet uit te leggen naar de billijkheid en den geest van die wet.

10^o De Regceering, de wetgeving, politieke en economische groepen houden zich ijverig bezig met de maatregelen die in België dienen genomen om

den scheepsbouw en den zeehandel te bevorderen. Door mannen van het hoogste gezag wordt dit streven gesteund. De voorgestelde maatregel, reeds sedert achttien jaar in Frankrijk aangenomen, is in dat opzicht dringend noodig.

11° Alle Fransche schrijvers keuren de bepalingen der wet van 11 Augustus 1885 goed (DE VALROGER; d. V, blz. 361; d. I, blz. 310, *Pand. françaises*, verbo : *Abandon*.) De Belgische vakbladen vragen een dergelijken maatregel (*Bulletin de la Ligue maritime*, *Le Mouvement maritime*, enz.)

Derhalve schijnt het dat niemand zich tegen het voorstel zal verzetten.

DELBEKE.



PROPOSITION DE LOI**ARTICLE UNIQUE.**

L'article 7 de la loi du 21 août 1879 est complété comme suit :

« La faculté d'abandon peut s'exercer même envers l'État pour couvrir les dépenses occasionnées par la destruction ou le relèvement d'une épave et les avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port.

La même faculté appartient au capitaine propriétaire ou copropriétaire du navire, s'il n'est pas prouvé que le naufrage, l'échouement ou l'avarie, ont été occasionnés par sa faute. »

WETSVOORSTEL**EENIG ARTIKEL.**

Artikel 7 der wet van 21 Augustus 1879 wordt aangevuld als volgt :

« Het recht van afstand kan zelfs ten opzichte van den Staat worden uitgeoefend tot dekking der uitgaven veroorzaakt door het vernielen of ophalen van een wrak en der schade door het schip aan de werken eener haven toegebracht.

Hetzelfde recht hoort toe aan den kapitein, eigenaar of medeigenaar van het schip, indien het niet is bewezen dat de schipbreuk, de stranding of de schade door zijne schuld werden veroorzaakt. »

DELBEKE.