

| Chambre des Représentants          |                           | Kamer der Volksvertegenwoordigers |                                  |
|------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| ZITTINGSJAAR 1935-1936             | N° 166                    |                                   | SESSION DE 1935-1936             |
| N° 89 (1934-1935) : PROJET DE LOI. | SÉANCE<br>du 19 Mars 1936 | VERGADERING<br>van 19 Maart 1936  | WETSONTWERP : N° 89 (1934-1935). |

**PROJET DE LOI  
SUR L'AFFRÈTEMENT FLUVIAL**

**RAPPORT**  
FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (¹),  
PAR M. JORIS.

MADAME, MESSIEURS,

L'exposé des motifs indique les raisons qui ont inspiré le présent projet de loi.

Ce projet, qui est soumis à vos délibérations, n'est pas un travail improvisé. Il ne fait que traduire en texte d'une part les solutions qui ont été admises par la jurisprudence, en matière de transport par eaux intérieures, d'autre part, les solutions qui, sans avoir été admises ou consacrées par les tribunaux, ont été considérées dans la pratique comme étant les moyens les mieux appropriés d'exécuter le contrat de transport, de manière à ne léser aucun intérêt. Déjà, le Conseil supérieur de la Navigation intérieure avait, au cours des années 1925 et 1926, étudié cette question, et songé à rédiger un avant-projet de loi. Il fut décidé à ce moment de se borner à la rédaction d'un contrat type sous le nom de « Conditions générales d'Affrètement » et d'en recommander l'usage aux affrêteurs et aux bateliers.

En fait, ces « Conditions générales d'Affrètement » ont, dans tous le pays, reçu un accueil sympathique, et ont été très généralement appliquées.

La pratique révéla cependant la nécessité de certains amendements, et c'est après un usage général de près de sept années que le Conseil supérieur rédigea un avant-projet de loi. Celui-ci tint compte des modifications qui avaient été suggérées.

Il ne faut pas perdre de vue que le projet de loi, qui a reçu l'approbation unanime du Conseil supérieur de la Navigation intérieure, est donc un véritable compromis, et que les formules qui ont été adoptées à l'unanimité sont celles qui ont reçu l'approbation générale de toutes les catégories d'intéressés.

(¹) La Commission était composée de MM. Van Cauwe-laert, président; Anseele, Delacollette, Delwaide, Geuens, Joris, Samyn, Van Ackere (F.), Truffaut et Van Hoeylandt.

**WETSONTWERP  
OP DE RIVIERBEVRACHTING**

**VERSLAG**  
NAMENS DE COMMISSIE (¹), UITGEBRACHT  
DOOR DEN HEER JORIS.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

In de memorie van toelichting, worden de redenen aangehaald, welke aanleiding hebben gegeven tot het onderhavig wetsontwerp.

Het ontwerp dat aan uwe beraadslagingen is onderworpen, is geen improvisatiewerk. Het omvat, eenerzijds, de oplossingen welke door de Rechtspraak werden aanvaard, op stuk van vervoer over de binnenwateren; anderzijds, de oplossingen die, zonder door de rechtbanken te zijn aanvaard of bekrachtigd, in de praktijk werden beschouwd als zijnde de meest geschikte middelen om het vervoercontract uit te voeren derwijze geen enkel belang te schaden. Reeds in 1925 en 1926, had de Hoge Raad voor de Binnenvaart dit vraagstuk bestudeerd en er aan gedacht een voorontwerp van wet op te maken. Toen werd beslist een model-contract op te maken onder de benaming « Algemeene bevrachtingsvoorwaarden » en er het gebruik van aan te bevelen aan de scheepsbevrachters en aan de schippers.

In feite, hebben die « Algemeene bevrachtingsvoorwaarden », in gansch het land, een sympathiek onthaal genoten, en werden zij over 't algemeen toegepast.

Uit de praktijk bleek, nochtans, hoe noodig het was sommige amendementen in te voeren, en het is na een algemeen gevolgd gebruik, gedurende nagenoeg zeven jaren, dat de Hoge Raad een voorontwerp van wet heeft opgemaakt. Hierin werd rekening gehouden met de vooruitgezette wijzigingen.

Er dient niet uit het oog verloren dat het wetsontwerp hetwelk de eenparige goedkeuring wegdroeg van den Hoogen Raad voor de Binnenvaart, dus een waarlijk compromis vormt, en dat de formules welke eenparig werden aangenomen, degene zijn die de algemeene instemming bekwamen van alle belanghebbende partijen.

(¹) De Commissie bestond uit de Heeren Van Cauwe-laert, voorzitter; Anseele, Delacollette, Delwaide, Geuens, Joris, Samyn, Van Ackere (F.), Truffaut en Van Hoeylandt.

Rappelons, en effet, qu'au Conseil supérieur siègent des représentants des Armements fluviaux, des affrèteurs, des chambres de commerce, du Comité Central Industriel, des Associations de bateliers, des Administrations des Chemins de fer et des Travaux publics. C'est dire que tous ceux qui, à des titres divers, participent à l'exécution des contrats de transport, et qui y défendent des intérêts opposés, se sont ralliés aux formules qui leur ont été soumises.

Les juristes, qui siègent au Conseil supérieur, se sont bornés à rappeler les principes généraux du droit, afin que le projet cadre avec notre législation commerciale, et ils ont eu la charge de rédiger les textes et de traduire en formule légale les desiderata et les vœux des groupements intéressés.

Une part prépondérante fut prise dans ces travaux par M. l'Avocat C. Smeesters, auteur de plusieurs ouvrages sur la matière et autorité incontestée en matière de droit maritime et fluvial.

Le projet ainsi rédigé a été soumis ensuite au Conseil de Législation, qui, au cours de plusieurs séances, a soigneusement examiné les différents articles et a approuvé le projet.

C'est dire qu'il serait extrêmement dangereux d'apporter actuellement à ces textes des modifications sérieuses. Elles pourraient être de nature à favoriser certains intéressés, au détriment des autres, et à rompre ainsi l'équilibre qui est le résultat de longues et laborieuses discussions.

Certaines concessions ont été faites par l'un ou l'autre groupe en compensation de concessions faites par les groupes opposés. La Chambre aurait tort de vouloir imposer sa volonté ou ses préférences personnelles dans un domaine où les différents intérêts contradictoires se sont fusionnés, et se sont ralliés à une solution unanime.

Certaines suggestions et observations ont été présentées par divers membres de la Commission, la plupart de ces amendements n'ont pas tenu compte du principe fondamental qui domine toute notre législation, c'est-à-dire, le principe de la liberté des contrats. En général, le législateur laisse aux co-contractants la liberté la plus absolue. Il édicte certaines règles qui doivent uniquement suppléer au silence des parties. En effet, on ne peut exiger de celles-ci qu'elles aient suffisamment d'expérience pour prévoir les éventualités qui peuvent surgir au cours de l'exécution d'un contrat; afin de les dispenser, dans l'exécution d'un contrat de vente, par exemple, ou d'un contrat d'assurance, d'établir d'avance toutes les règles qui auraient leur agrément, le législateur établit le cadre dans lequel s'exécutera le contrat d'achat

Laat ons inderdaad er op wijzen dat in den Hoogen Raad vertegenwoordigd zijn : de rivierrederijen, de scheepsbevrachters, de handelskamers, het Centraal Nijverheidscomité, de Schippersverenigingen, de Besturen van de Spoorwegen en van de Openbare Werken. Dit wil zeggen, dat al degenen die, in verschillende hoedanigheden, tusschenkomen bij de uitvoering der vervoerscontracten, en er tegenstrijdige belangen hebben te verdedigen, zich akkoord hebben verklaard met de formules die hun werden voorgelegd.

De Rechtsgeleerden die in den Hoogen Raad zetelen hebben er zich bij bepaald, de Algemeene Rechtsprincipes aan te halen, opdat het ontwerp zich bij onze handelswetgeving zou aanpassen, en zij kregen opdracht de teksten op te stellen en de wenschen en verlangens der belanghebbende groepeerings in een wettelijke formule te omschrijven.

Een overwegend aandeel in die werkzaamheden viel te beurt aan den heer advocaat C. Smeesters, auteur van talrijke werken over dit onderwerp en gezaghebbende bevoegdheid op stuk van zee- en rivierrecht.

Het aldus opgemaakt ontwerp werd vervolgens voorgelegd aan den Raad voor Wetgeving die, in den loop van menigvuldige vergaderingen, zorgvuldig de verschillende artikelen heeft onderzocht en het ontwerp heeft goedgekeurd.

Het zou dus uiterst gevaarlijk zijn, thans nog aan die teksten ernstige wijzigingen te brengen. Zij zouden van aard kunnen zijn sommige belanghebbenden te bevoordeelen ten nadeele van anderen, en aldus het evenwicht te verstoren dat slechts werd bereikt na lange en moeizame besprekingen.

Sommige toegevingen werden door de eene of andere groep gedaan als compensatie voor de toegevingen die door tegenoverstaande groepen werden gedaan. De Kamer zou ongelijk hebben haren wil of persoonlijke voorkeur te willen opdringen in een gebied waar alle tegenstrijdige belangen zijn versmolten en tot een eenparige oplossing werden herleid.

Sommige aanwijzingen en opmerkingen werden door verschillende commissieleden vooruitgezet, doch in de meeste dezer amendementen hielden geen rekening met het grondbeginsel waarop gansch onze wetgeving steunt, namelijk het principe van de vrijheid der contracten. Over 't algemeen, laat de wetgever aan de medecontractanten de meest volstrekte vrijheid. Hij vaardigt slechts sommige regels uit alleen om het stilzwijgen van de partijen te vergoeden. Inderdaad, men mag van deze laatsten niet vergen dat zij voldoende ondervinding zouden hebben om alle eventualiteiten te voorzien die, tijdens de uitvoering van een contract, zouden kunnen oprijzen; om hen bij de uitvoering van een verkoopcontract, b. v., of van een verzekeringscontract, te ontslaan van het voorafgaandelijk vaststellen van de hun goed geval-

ou le contrat d'assurance. Mais le principe doit rester la liberté des parties.

Le législateur doit cependant, dans certains cas, limiter la liberté des contractants, lorsque l'intérêt général impose cette restriction. Tel est le cas lorsque les intérêts supérieurs de la société exigent qu'il soit interdit aux parties de conclure des conventions qui seraient de nature à nuire à l'ensemble des citoyens.

En réalité, c'est là ce que l'on entend par l'ordre public. Il domine l'intérêt particulier, et la liberté des contractants.

Mais, il ne faut ainsi limiter la liberté que lorsque l'ordre public est en jeu, lorsque la liberté laissée aux contractants permettrait à ceux-ci de conclure des conventions contraires aux bonnes mœurs, à l'équité, au développement et au bien-être de la Nation.

C'est la raison pour laquelle le texte proposé commence par stipuler que le contrat de transport sera régi par les dispositions de la loi, « sauf stipulation contraire ».

Nous croyons utile d'examiner ici les diverses propositions qui ont été soumises à votre Commission. Pour leur examen, nous nous en référerons le plus souvent aux travaux du Conseil supérieur de la Navigation intérieure et aux décisions prises par cet organisme incontestablement compétent.

Un membre de votre Commission avait proposé de supprimer à l'article premier les mots : « sauf stipulation contraire ».

Sans doute, on pourrait soutenir que ces mots sont inutiles, et que dans l'économie générale de notre législation, il est bien entendu que les dispositions légales ne s'appliquent que pour autant que les parties n'y aient pas dérogé, mais, néanmoins, le doute pourrait surgir; comme le législateur a précisément l'intention de rédiger un code de Transports fluviaux, il faut que les bateliers aient devant eux un texte clair, précis et formel, les renseignant très exactement sur leurs droits et leurs obligations et sur la portée du texte légal.

C'est pour la même raison que la majorité de la Commission a cru devoir s'opposer aux amendements proposés par un autre membre, en ce qui concerne la fixation d'un maximum pour la commission payable aux affrèteurs et tendant à interdire, d'une façon absolue, le droit pour l'affrèteur de toucher une commission supérieure à 5 % (art. 15).

Ce serait faire de la fixation de la commission d'un intermédiaire une question d'ordre public.

Or, l'on ne pourrait soutenir que l'ordre public soit vraiment intéressé à cette question, et c'est la raison

liges regelen, heeft de wetgever bepaald binnen welk kader het koop- of het verzekeringscontract zal worden uitgevoerd. Doch als principe dient steeds de vrijheid der partijen te gelden.

De wetgever dient nochtans, in sommige gevallen, de vrijheid der contracteerende partijen te beperken, wanneer die beperking gegrond is op het algemeen belang. Aldus het geval wanneer de hogere belangen der Maatschappij eischen dat aan de partijen verboden zou worden overeenkomsten te sluiten, die van aard zouden zijn nadeel te berokkenen aan het geheel der burgers.

In werkelijkheid, wordt hiermede de openbare orde bedoeld. Zij overheerscht het particulier belang en de vrijheid der contracteerende partijen.

Doch de vrijheid dient aldus slechts beperkt wanneer het openbaar belang er bij betrokken is, wanneer de vrijheid waarover de handelende partijen beschikken, dezen zou machtigen tot het sluiten van overeenkomsten strijdig met de goede zeden, de billijkheid, den groei en het welzijn der Natie.

Daarom is het, dat de voorgestelde tekst aanvangt met de bepaling, dat het vervoercontract onder de voorschriften der wet valt « behoudens strijdig beding ».

Wij achten het van nut hierna de verschillende voorstellen te onderzoeken, welke aan uwe Commissie werden voorgelegd. Voor het onderzoek er van, zullen wij meestal verwijzen naar de werkzaamheden van den Hoogen Raad voor de Binnenvaart en naar de beslissingen die door dit ongetwijfeld bevoegd organisme genomen werden.

Een lid uwer Commissie stelde voor, in het eerste artikel, de woorden : « behoudens strijdig beding », te schrappen.

Ongetwijfeld, zou men kunnen beweren dat die woorden van geen nut zijn, en dat, volgens de algemeene begrippen onzer wetgeving, het wel is verstaan dat de wetsbepalingen slechts van toepassing zijn in zooverre de partijen er niet van afwijken, doch niettemin zou er twijfel kunnen ontstaan; daar het juist in de bedoeling ligt van den wetgever, een Wetboek van Riviervervoer op te maken, dienen de schippers over een klaren, duidelijken en formeelen tekst te beschikken, waardoor zij zeer nauwkeurig worden ingelicht over hunne rechten en plichten en over de draagrecht van den wettekst.

Om dezelfde reden, heeft de meerderheid der Commissie geoordeeld zich te moeten verzetten tegen de amendementen voorgesteld door een ander lid, wat betreft de bepaling van een maximum voor het commissieloon betaalbaar aan de bevrachters, en strekkende tot het volstrekt verbod van de aanspraak, vanwege den bevrachter, op een commissieloon hooger dan 5 t. h. (art. 15).

De vaststelling van het commissieloon van een tussenpersoon, zou alzoo een quaestie van openbare orde uitmaken.

Nochtans, zou men niet kunnen staandehouden, dat de openbare orde waarlijk belang zou hebben bij

pour laquelle, déjà, au Conseil supérieur de la Navigation intérieure, pareille proposition fut rejetée.

A l'article 2, il fut également proposé par un membre de la Commission d'insérer, dans la loi, la formule même de la convention.

La majorité de votre Commission ne s'est pas ralliée à cette proposition qui transformerait un contrat de transport en un véritable contrat solennel.

Imposer ainsi aux parties la formule même de leur convention serait, dans le cadre législatif belge, une innovation radicale, et il n'a pas paru opportun d'entrer dans cette voie.

L'article 2 du projet est relatif au mode de preuve, comme nous sommes en matière commerciale, il est logique d'admettre que la preuve du contrat peut être rapportée par tous les modes de preuve admis en matière commerciale.

Comme nous venons de l'indiquer, il n'y a aucune raison d'imposer ici la nécessité de rédiger un contrat écrit, ni de faire du contrat d'affrètement ce que l'on appelle en droit un contrat solennel.

\*  
\*\*

Toutes les propositions ou suggestions qui ont été formulées au cours des travaux de votre Commission ne font du reste que reproduire des propositions qui ont été faites antérieurement au Conseil supérieur.

Il est vrai que certains textes, proposés à nouveau, ont figuré déjà dans les « Conditions générales d'Affrètement ». Mais il ne faut pas confondre un texte légal avec un contrat type ou avec des règles usuelles du commerce.

C'est avec raison que le Conseil supérieur a estimé qu'il n'était pas possible, dans un texte de loi, d'entrer dans des détails que certains membres ont voulu voir insérer dans la loi. A cet égard, le texte du projet de loi ne peut donner lieu à aucune critique sérieuse; il présente, dans les principes généraux, les précisions nécessaires.

Un membre a suggéré un amendement au sujet de la fixation de la freinte de route (art. 13).

Ce problème a donné lieu, lors de la discussion de l'avant-projet au Conseil supérieur, à de très longs échanges de vues. Ici les intérêts contradictoires se sont violemment opposés, il n'a pas été possible d'arriver à une solution donnant satisfaction à tout le monde.

Dans ces conditions, il a paru sage de laisser aux parties le soin de déterminer, dans chaque cas particulier, le montant de la freinte de route, et en cas de silence des parties, de s'en référer aux usages locaux.

C'est, qu'en effet, le taux de la freinte de route, c'est-à-dire de la marchandise qui se perd par suite de la dessiccation ou encore par suite des manipulations qu'elle subit au chargement et au déchargement, varie non seulement suivant la nature de la

die quaestie, en om die reden werd dergelijk voorstel dan ook reeds verworpen in den Hoogen Raad voor de Binnenvaart.

Bij artikel 2, werd insgelijks door een lid van de Commissie voorgesteld, in de wet het formulier zelf van de overeenkomst op te nemen.

De meerderheid van uwe Commissie heeft zich niet aangesloten bij dit voorstel dat een vervoercontract tot een ware vormelijke overeenkomst zou hervormen.

Aan de partijen aldus het formulier zelf van hun overeenkomst opleggen zou, binnen het kader der Belgische wetgeving, een radicale nieuwigheid zijn, en het werd niet oorbaar geacht, dien weg op te gaan.

Artikel 2 handelt over het bewijsmiddel. Daar men zich hier op handelsgebied bevindt, is het logisch aan te nemen dat het bewijs van de overeenkomst geleverd mag worden door alle in handelszaken toegelaten bewijsmiddelen.

Zoals wij er op hebben gewezen, bestaat er geen enkele reden om hier de noodzakelijkheid in te voeren, een schriftelijke overeenkomst op te stellen, noch van het bevrachtingscontract te maken wat, in rechte, een vormelijke overeenkomst wordt genoemd.

\*  
\*\*

Alle voorstellen of wijzigingen welke, tijdens de werkzaamheden uwer Commissie, werden geformuleerd, herhalen trouwens slechts de voorstellen, vroeger ingediend bij den Hoogen Raad.

Weliswaar, kwamen sommige der opnieuw voorgestelde teksten reeds voor in de « Algemeene Bevrachtingsvoorwaarden ». Doch een wettekst dient niet verward met een model-contract of met de gebruikelijke handelsregels.

Terecht, heeft de Hooge Raad geoordeeld, dat het niet doenlijk was, in een wettekst, tot in de bijzonderheden te treden, waarvan de opnemings in de wet, door sommige leden graag werd gezien. Te dien opzichte, kan de tekst van het wetsontwerp geen aanleiding geven tot ernstige kritiek; het omvat, in de algemeene beginselen, de noodige bijzonderheden.

Een lid stelde een amendement voor, betreffende de vaststelling van het reisverlies (artikel 13).

Dit ontwerp heeft, bij de behandeling van het voorontwerp in den Hoogen Raad, aanleiding gegeven tot uitvoerige gedachtenwisselingen. Hier zijn de tegenstrijdige belangen te zeer verschillend, zoodat het niet mogelijk was een voor iedereen bevredigende oplossing te bekomen.

Onder die voorwaarden, werd wijs geacht, aan de partijen de zorg over te laten, in elk bijzonder geval, het bedrag van het reisverlies te bepalen, en, bij stilzwijgen van de partijen, naar de plaatselijke gebruiken te verwijzen.

Inderdaad, het bedrag van het reisverlies, of, met andere woorden, van de koopwaar die te loor gaat ten gevolge van uitdroging of ook ten gevolge van de hanteering bij het laden en lossen, verschilt niet alleen volgens den aard der goederen, maar ook vol-

marchandise, mais encore suivant les circonstances atmosphériques, suivant l'époque à laquelle s'effectue le transport et suivant les engins utilisés ou les méthodes de travail adoptées.

Dans ces conditions, il apparaît comme impossible, pour le législateur, de décréter d'office un taux de freinte de route, alors que la question a donné lieu à de si violentes discussions.

A l'article 15, un membre proposa de faire accorder au batelier le droit de réclamer, à titre d'acompte, un tiers du fret, sans devoir payer un intérêt.

Pareille ajoute ne se justifie pas.

En droit, les intérêts ne sont dus que si le paiement d'intérêt a été expressément convenu ou s'il y a eu sommation ou mise en demeure.

On ne voit donc pas pour quelle raison le batelier pourrait être tenu de payer des intérêts sur le montant de l'avance qui lui est faite.

A l'article 16, qui détermine les indemnités à payer lorsque les opérations de chargement et de déchargement se prolongent pendant plus de huit heures par jour, une modification fut proposée au texte du projet.

Il ne semble cependant pas possible de modifier à cet égard les dispositions du projet de loi, car aucun article n'a donné lieu à plus de discussion devant le Conseil supérieur de la Navigation intérieure.

Les textes ont été longuement étudiés, et à plusieurs reprises remaniés.

Le texte définitivement arrêté a recueilli le consentement unanime de tous les intéressés, et nous pouvons dire que les propriétaires de bateaux et les associations de bateliers ont réussi à faire triompher leurs prétentions.

La solution qui a été adoptée a obtenu leur plein acquiescement, et il ne serait vraiment pas possible de toucher à ce texte, sans renvoyer à nouveau le projet au Conseil supérieur de la Navigation intérieure, afin de recueillir l'avis des groupements intéressés.

On a proposé en outre d'insérer, dans le texte de loi, le tableau qui figure dans les Conditions générales d'Affrètement, et qui détermine la durée du délai de stacic, ainsi que le taux des indemnités de surestaries.

C'est avec raison que le Conseil supérieur a proposé de faire régler ces questions par un arrêté royal.

En effet, les conditions économiques se modifient avec une rapidité telle que le législateur ne pourrait pas adopter une solution adéquate à toutes les époques.

Le seul fait de la dévaluation du franc nécessite inévitablement une revision des indemnités de surestaries.

C'est donc avec raison que le projet de loi indique que ces questions doivent être réglées par arrêté royal.

gens de weergestellenis, het tijdstip waarop het ver-  
voer plaats heeft en volgens de gebezigde toestellen  
of de toegepaste werkwijzen.

Onder die voorwaarden, lijkt het onmogelijk, voor  
den wetgever, ambtshalve het bedrag van het reis-  
verlies vast te stellen, dan wanneer die quastie aan-  
leiding heeft gegeven tot zoo vinnige betwistingen.

Bij artikel 15, stelde een lid voor, aan den schipper  
het recht te verleen, als voorschot, een derde der  
vracht te eischen, zonder een rente te moeten betalen.

Dergelijke aanvulling is niet terechtvaardigen.

In rechte, zijn renten slechts verschuldigd wan-  
neer de betaling van interest uitdrukkelijk was  
verstaan of wanneer er een aanmaning of ingebreke-  
stelling heeft plaats gehad.

Men ziet dus niet in waarom de schipper gehouden  
zou zijn, renten te betalen op het voorschot dat hem  
wordt verleend.

Bij artikel 16, hetwelk de uit te keeren-vergoedin-  
gen bepaald in geval het laden en lossen meer dan  
acht uren per dag duurt, werd een wijziging voor-  
gesteld op den tekst van het ontwerp.

Nochtans, schijnt het niet mogelijk, te dien op-  
zichte, de bepalingen van het wetsontwerp te wijzi-  
gen, daar geen enkel artikel meer aanleiding heeft  
gegeven tot betwisting vóór den Hoogen Raad voor de  
Binnenvaart.

De teksten werden gedurende langen tijd ingestu-  
deerd, en herhaaldelijk gewijzigd.

De definitief vastgelegde tekst droeg de eenparige  
instemming mede van alle belanghebbenden, en wij  
mogen zeggen dat de scheepseigenaars en de schip-  
persverenigingen er in geslaagd zijn hun standpunt  
te doen zegevieren.

De oplossing welke goedgekeurd werd, bekam  
hunne volledige instemming en het zou waarlijk niet  
mogelijk zijn veranderingen aan dien tekst te bren-  
gen, zonder het ontwerp terug te zenden naar den  
Hoogen Raad voor de Binnenvaart, ten einde het  
advies in te winnen van de belanghebbende groepeer-  
ingen.

Daarenboven, werd voorgesteld, in den wettek-  
st de tabel op te nemen, voorkomende in de Algemeene  
Bevrachtingsvoorwaarden, en waarbij den duur van  
den laad- of lostijd wordt bepaald, alsmede het be-  
drag der overligdagenvergoedingen.

Met reden heeft de Hooge Raad voorgesteld die  
quaesties bij Koninklijk besluit te laten regelen.

Inderdaad, de economische omstandigheden onder-  
gaan zulke snelle veranderingen, dat de wetgever  
geen gepaste oplossing zou kunnen vinden voor alle  
tijdstippen.

Alleen, wegens de ontwaarding van den frank, is  
het onvermijdelijk noodig, over te gaan tot de her-  
ziening der overligdagenvergoedingen.

Het wetsontwerp wijst er dan ook terecht op, dat  
die quaestie bij Koninklijk besluit dienen geregeld.

Ces arrêtés royaux seront d'ailleurs pris sur avis du Conseil de la Navigation intérieure, de telle sorte que l'on peut être assuré de ce que ces mesures seront prises à bon escient et avec le consentement des groupements intéressés.

Des amendements furent proposés également aux articles 26 et 28. Ces amendements reproduisent des dispositions qui avaient été antérieurement suggérées par certains membres du Conseil supérieur et qui ont même fait partie des Conditions générales d'Affrètement. Ces amendements concernaient le remorquage et le paiement de certains droits et taxes.

Il a paru qu'il était peu opportun, pour le législateur belge, d'intervenir dans le détail de l'exécution d'un contrat de remorquage qui s'exécute en territoire étranger, et notamment d'indiquer que vingt-quatre heures après l'arrivée à Dordrecht, le remorqueur devait être à la disposition du batelier.

De même, l'amendement proposé à l'article 28 règle des questions d'impôts, de taxe et de contribution pour lesquelles il ne semble pas opportun que le législateur intervienne à l'occasion du vote d'une loi générale sur le contrat de transport fluvial.

Un membre de votre Commission eut voulu voir régler la question de compétence.

Comme toutes les parties qui interviennent à un contrat de transport fluvial exercent nécessairement le commerce, il va de soi que c'est le tribunal de commerce qui sera compétent pour connaître des litiges pouvant surgir à l'occasion de l'exécution de ce contrat.

Il serait contraire aux règles qui président à la rédaction des lois, de répéter ici une règle qui résulte de la loi générale sur la compétence.

La majorité de votre Commission est d'avis que les textes des articles 36, 38 et 43 doivent être remaniés et subir une mise au point. C'est ainsi que, à l'article 36, il est juridiquement inexact de dire que celui qui a conclu un contrat a le droit de le rompre « *proprio motu* ». A l'article 38, il est tout aussi inexact de dire que le contrat est résilié de plein droit.

A l'article 43, l'équité la plus élémentaire prescrit de réserver un recours contre l'auteur responsable du dommage; il serait absurde de décider que le batelier a droit en tous cas à un fret proportionnel alors même que le dommage serait dû à l'état d'innavigabilité de son bateau.

C'est pourquoi la majorité de votre Commission vous propose de voter l'amendement comportant la nouvelle rédaction des susdits articles.

Enfin, à l'article 50, un membre a proposé une modification assez importante.

Le projet confère au batelier le droit d'exiger le

Die Koninklijke besluiten zullen trouwens genomen worden op advies van den Raad voor de Binnenvaart, zoodat men de verzekering mag hebben, dat die maatregelen, met voorbedachtigheid en met de toestemming der belanghebbende groepeeringsen zullen getroffen worden.

Amendementen werden insgelijks voorgesteld op artikelen 26 en 28. Die amendementen omvatten de bepalingen welke vroeger door sommige leden van den Hoogen Raad werden ingegeven, en welke zelfs voorkwamen in de Algemeene Bevrachtingsvoorwaarden. Die amendementen handelden over den sleepdienst en de betaling van sommige rechten en taxes.

De Belgische wetgever leek weinig aangeduid om tusschen te komen in de bijzonderheden van de uitvoering van een sleepdienstcontract hetwelk wordt uitgevoerd op een vreemd grondgebied, en namelijk om te bepalen dat, 25 uren na de aankomst te Dordrecht, de sleeper ter beschikking zou moeten zijn van den schipper.

Zoo ook wordt, bij het op artikel 28 voorgesteld amendement, de regeling voorzien van aangelegenheden betreffende belastingen, taxes en bijdragen waarvoor de tusschenkomst van den wetgever niet gepast voorkomt bij gelegenheid van de goedkeuring eener algemeene wet op het riviervervoercontract.

Een lid uwer Commissie had graag de quaestie van bevoegdheid geregeld gezien.

Daar alle tusschenkomende partijen van een riviervervoercontract noodzakelijkerwijze handel drijven, ligt het voor de hand dat de Handelsrechtbank bevoegd zal zijn om kennis te nemen van de geschillen welke kunnen oprijzen naar aanleiding van de uitvoering van dit contract.

Men zou in tegenstrijd handelen met de regelen welke in acht worden genomen bij het opmaken der wetten, moest hier herinnerd worden aan een regel voortspuitende uit de algemeene wet op de bevoegdheid.

De meerderheid van uwe Commissie is van oordeel dat de tekst van artikelen 36, 38 en 43 dient omgewerkt en eene terechtwijzing te ondergaan.

Althuis is het juridisch onjuist te zeggen, zooals in artikel 36, dat hij die een contract heeft gesloten, het recht zou hebben dit « *proprio motu* » te verbreken.

In artikel 38, is het even onjuist te zeggen dat het contract van rechtswege is verbroken.

Wat artikel 43 betreft, schrijft de meest elementaire billijkheid voor, een verhaal voor te behouden tegen den verantwoordelijken dader der schade; het ware dwaas te bepalen dat, in elk geval, den schipper een proportioneele vracht is verschuldigd, dan zelfs wanneer de schade het gevolg zou zijn van den voor de scheepvaart slechten staat van zijn schip.

Daarom stelt de meerderheid van uwe Commissie U voor het amendement goed te keuren, waarin een nieuwe redactie van voormelde artikelen voorkomt.

Ten slotte, stelde een lid voor, aan artikel 50 een tamelijk belangrijke wijziging toe te brengen.

Het ontwerp geeft aan den schipper het recht te

déchargement de son bateau, soit à l'expiration du délai qui aura été convenu, soit si aucun délai n'a été fixé à l'expiration du 50<sup>e</sup> jour.

A cet effet, il doit adresser à son co-contractant une mise en demeure et le bateau doit alors être déchargé dans un délai maximum de dix jours qui prend cours le lendemain de la mise en demeure et au plus tôt le 51<sup>e</sup> jour.

Il en résulte que celui qui conclut un affrètement en séjour dispose en toute hypothèse d'un délai total de soixante jours.

Le texte ainsi libellé est parfaitement clair.

Celui qui fut proposé à la Commission l'est beaucoup moins. En effet, d'après le texte proposé, le batelier peut exiger le déchargement de son bateau après cinquante jours de séjour. D'après l'amendement le batelier, pour obtenir ainsi le déchargement, doit adresser à son co-contractant un préavis de dix jours.

On peut se demander si, d'après ce texte, le batelier peut, après le 40<sup>e</sup> jour, notifier le préavis afin qu'il puisse exiger le déchargement de son bateau au 50<sup>e</sup> jour.

L'honorable membre établissait alors un nouveau délai de six jours pendant lequel le déchargement doit être opéré. Il semble que la solution proposée par l'avant-projet est plus nette, plus claire et plus simple.

Le projet confère d'ailleurs au batelier, sans qu'il ait à signifier une nouvelle mise en demeure, le droit d'obtenir une majoration de 50 % du fret convenu.

\*  
\*  
\*

Soit dit en passant et avant de conclure, que la façon dont il fut procédé pour l'étude, la préparation et l'élaboration du présent projet de loi, comporte peut-être l'embryon d'une procédure, dont l'organisation méthodique et la réalisation pratique pourraient répondre aux aspirations qui se manifestent de plus en plus en vue de la défense et de la présentation des intérêts professionnels ou corporatifs.

Notre arsenal administratif comprend déjà plus de deux douzaines d'Offices, de Conseils et Commissions supérieures, dont l'organisation, le recrutement, l'élaboration du statut, l'établissement de la compétence et l'organisation des travaux, constitueraient une réforme pratique, réalisant à la fois la collaboration législative des milieux professionnels, corporatifs ou techniques, tout en garantissant le respect de l'intérêt général, de l'ordre public, par l'avis et la décision finale du pouvoir politique.

Quoi qu'il en soit, comme conclusion, et sauf en ce qui concerne le texte flamand et la nouvelle rédaction des articles 36, 38 et 43, votre Commission vous propose de voter le présent projet, qui a été étudié dans tous ses détails et par le Conseil supérieur de la Navi-

eischen dat zijn schip gelost worde, hetzij op het einde van den overeengekomen termijn, hetzij — zoo er geen termijn bepaald werd —, bij het verstrijken van den vijftigsten dag.

Daartoe moet hij aan zijn mede-contractant een ingebrekestelling sturen en het schip moet gelost worden binnen een maximumtermijn van tien dagen, ingaande daags na het ingebrekestellen en ten vroegste den een en vijftigsten dag.

Hieruit vloeit voort dat deze die een bevrachtings-overeenkomst om te liggen sluit, in ieder geval over een totalen termijn van zestig dagen beschikt.

De aldus opgestelde tekst is dus zeer duidelijk.

De tekst welke aan de Commissie voorgelegd werd, is het veel minder. Inderdaad, volgens den voorgestelden tekst, mag de schipper eischen dat zijn schip gelost worde na 50 dagen liggen. Volgens het amendement, moet de schipper om aldus het lossen te bekomen, aan zijn medecontractant een opzegging van tien dagen sturen.

Men kan zich afvragen of, volgens dezen tekst, de schipper na den veertigsten dag de opzegging mag doen, om te kunnen eischen dat zijn schip den vijftigsten dag gelost worde.

Het achtbaar lid stelde toen een nieuwen termijn van zes dagen voor, binnen welken het lossen moet geschieden. De oplossing voorgesteld in het voorontwerp lijkt duidelijker, klaarder en eenvoudiger.

Trouwens, het ontwerp verleent aan den schipper, zonder nieuwe ingebrekestelling, het recht om op het bedrag van de overeengekomen vracht een verhoging van vijftig procent te bekomen.

\*  
\*  
\*

Terloops, en vooraleer te besluiten, weze nog gezegd dat de wijze waarop de studie, de voorbereiding en de uitwerking van dit wetsontwerp geschied zijn, misschien de kiem bevat van een procedure waarvan de methodische inrichting en de praktische doorvoering zouden kunnen beantwoorden aan het streven dat zich geleidelijk baanbreekt en gericht is op de verdediging en de verlegenvoordiging der beroeps- of corporatieve belangen.

Ons administratief arsenaal bevat reeds een paar dozijn diensten, Raden en Hooge Commissies waarvan de inrichting, de werving, de uitwerking van het statuut, het vaststellen van de bevoegdheid en de regeling der werkzaamheden een praktische hervorming zijn zouden, welke tegelijkertijd de wetgevende medewerking der beroeps-, corporatieve of technische kringen tot stand zou brengen, zonder inbreuk te maken op het algemeen belang, de openbare orde, daar het advies en de eindbeslissing bij de politieke macht liggen zouden.

Wat er ook van zij, stelt uw Commissie, als besluit, behalve wat den Nederlandschen tekst en den nieuwen tekst der artikelen 36, 38 en 43 betreft, U voor dit ontwerp waarvan al de bijzonderheden door den Hoo-gen Raad voor de Scheepvaart en door uw Commissie

gation et par votre Commission, et dont l'adoption mettra fin à une regrettable lacune de notre législation.

*Le Rapporteur,*  
L. JORIS.

*Le Président,*  
F. VAN CAUWELAERT.

# I. — AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LA COMMISSION.

Rédiger les articles 36, 38 et 43 comme suit :

## Art. 36.

*Celui qui a affrété un bateau et qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de staries, il doit en outre les surestaries et contrestaries éventuelles encourues.*

*Si le chargement a commencé et si le chargeur reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités fixées à la convention.*

*Le chargeur peut néanmoins en ce cas exiger le déchargement des quantités embarquées.*

## Art. 38.

*Celui qui a affrété un bateau peut résilier le contrat sans indemnité, si l'assureur du chargement refuse le bateau, à condition que ce refus soit justifié par le mauvais état du bateau et que le batelier ait été avisé par écrit de cette décision dans les deux jours de la date de l'affrètement.*

## Art. 43.

*Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.*

*Si des marchandises ont dû être jetées par dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.*

*Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.*

# II. — AMENDEMENTS DE FORME AU TEXTE FLAMAND

Certaines critiques judicieuses furent formulées au sujet de la rédaction du texte flamand.

onderzoekt werden, aan te nemen, wat een einde maken zal aan een jammerlijke leemte in onze wetgeving.

*De Verslaggever,*  
L. JORIS.

*De Voorzitter,*  
F. VAN CAUWELAERT.

# I. — AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE COMMISSIE

De artikelen 36, 38 en 43 doen luiden als volgt :

## Art. 36.

*Degene die een schip bevracht en die het contract verbreekt alvorens iets te hebben ingeladen, is een vergoeding verschuldigd, gelijk aan een derde van de vracht, berekend op het geheel van de in te laden hoeveelheden. Zoo de verbreking geschiedt na afloop van den laad- of lostijd, moet hij daarenboven het eventueel overliggeld en de eventuele overligdagen betalen.*

*Werd met de inlading een aanvang gemaakt en blijft de inlader in gebreke de geheele beloofde hoeveelheid in te laden, moet de geheele vracht worden betaald op de algeheelheid van de in de overeenkomst bedongen hoeveelheden.*

*De inlader kan echter, in dit geval, het lossen van de ingeladen hoeveelheden eischen.*

## Art. 38.

*Degene die een schip heeft bevracht, kan het contract verbreken zonder vergoeding, bijaldien de verzekeraar van de lading het schip weigert, mits deze weigering door den slechten staat van het schip gerechtvaardigd zij en dat die beslissing aan den schipper door middel van een geschreven bericht werd ter kennis gebracht, binnen twee dagen na den dag der bevrachting.*

## Art. 43.

*Indien goederen niet ter bestemmingsplaats aankomen, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, welke evenredige vracht niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.*

*Moesten de goederen overboord geworpen worden tot behoud van schip en lading, dan is de geheele vracht verschuldigd, doch op last van de gemeenschappelijke averij.*

*Die regelen kunnen geen invloed hebben op de eventuele verhalen tegen degenen door wier schuld het verlies of het niet aankomen van de goederen werd verwekt.*

# II. — AMENDEMENTEN VAN VERBETERING AAN DEN NEDERLANDSCHEN TEKST

Tegen de redactie van den Nederlandschen tekst werden zekere deugdelijke bezwaren geopperd.

Votre Commission vous propose d'apporter à ce texte flamand les modifications suivantes :

Art. 3. — Remplacer le terme « Bootsman » par : « door eigenaar aangestelde schipper ».

Art. 9. — Supprimer « zoogenaamde recepissen ». Les termes : « ontvangstbewijzen of bons » suffisent amplement pour donner au texte la clarté nécessaire et son exacte portée.

Art. 10. — Supprimer pour les mêmes motifs le terme « recepissen ».

Art. 17. — La traduction exacte de « délai de starie » n'est pas « ligtijd » mais « laad- of lostijd ».

Art. 18. — Remplacer « overliggeld » par « liggeld ».

Art. 19. — Remplacer « de ligtijd gaat in » par : « de laad- of lostijd gaat in »...

Dans tous les articles où il est question, dans le texte du projet, de « ligtijd », il y aurait lieu de remplacer ce terme par « laad-of lostijd ».

Dans les articles où il est question de « overliggeld » il y aurait lieu de remplacer par « liggeld »; là où il est question de « extra-overliggeld » ou « extra overligdagen », il y aurait lieu de remplacer par « overliggeld » et « overligdagen ».

Les termes correspondants étant: « laad- of lostijd » — « délai de starie »; « ligdagen » — « surestaries »; « overligdagen » — « contre staries ».

Art. 53. — Remplacer « liggen of om te varen » par : « liggen en of te varen ».

Ces termes correspondent mieux aux termes usuels en la matière et déjà employés dans les formules des Conditions générales d'Affrètement.

Le texte de la loi apparaîtra plus clair et plus précis aux usagers flamands.

Uwe Commissie stelt U voor daaraan de volgende verbeteringen toe te brengen :

Art. 3. — Het woord : « Bootsman » vervangen door « door eigenaar aangestelden schipper ».

Art. 9. — De woorden « zoogenaamde recepissen » weglaten. De uitdrukking « ontvangstbewijzen of bons » zijn ruim voldoende om aan den tekst de noodige klaarheid en zijn juiste beteekenis te geven.

Art. 10. — Om dezelfde reden, het woord « recepissen » weglaten.

Art. 17. — De juiste vertaling van « délai de starie » is niet « ligtijd », doch wel « laad- of lostijd ».

Art. 18. — « Overliggeld » vervangen door « liggeld ».

Art. 19. — « De ligtijd gaat in » vervangen door « de laad- of lostijd gaat in »...

In al de artikelen waar, in den tekst van het ontwerp, spraak is van « ligtijd », moet dit woord vervangen worden door « laad- of lostijd ».

In de artikelen waar spraak is van « overliggeld », moet dit woord worden vervangen door « liggeld »; daar waar spraak is van « extra-overliggeld » of « extra overligdagen », moet dit vervangen worden door « overliggeld » en « overligdagen ».

De overeenstemmende bewoordingen zijnde : « laad- of lostijd » — « délai de starie »; « ligdagen » — « surestaries »; « overligdagen » — « contre-staries ».

Art. 53. — « Liggen of om te varen » vervangen door « liggen en of te varen ».

Die bewoordingen strooken beter met de ter zake gebruikelijke teksten welke reeds in de algemeene voorwaarden van bevrachting worden gebruikt.

Alzoo, zal de tekst der wet klaarder en juister voorkomen voor de Vlaamsche betrokkenen.