

(1)

(N° 193.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 50 JUIN 1911.

Projet de loi portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé auxdites Conventions ⁽¹⁾,

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. SEGERS.

MESSIEURS,

La Conférence diplomatique réunie à Bruxelles en septembre dernier a écrit le premier chapitre du Code international de la mer.

La Belgique, qui a pris l'initiative de réunir les puissances en des assises définitives, a plus que tout autre le droit de s'en réjouir.

Les deux traités internationaux qui règlent pour les vingt-deux États représentés à la Conférence la question de l'abordage et celle du sauvetage et de l'assistance maritimes ne constituent pas seulement un bienfait considérable au point de vue des relations maritimes entre les nations. En réalisant l'accord de toutes les puissances qui portent intérêt aux choses de la mer sur des points déterminés du droit privé, ils forment une date importante dans l'histoire du droit et donnent une orientation nouvelle aux préoccupations juridiques de notre époque.

*
* *

Il n'est pas sans intérêt de rappeler en deux mots l'histoire du mouvement créé en faveur de l'unification du droit maritime, dont le but fut de substituer, en une législation internationale uniforme, des règles stables et certaines à l'incertitude que faisait peser sur les armements, les chargeurs, les assureurs, les réceptionnaires, les passagers, l'équipage, les divergences qui bigarraient de façon si complexe les législations des pays intéressés au droit de la mer.

(1) Projet de loi, n° 108.

(2) La Commission présidée par M. Beernaert, était composée de MM. Braun, Carton de Wiart, Destrée, Franck, Segers, Standaert.

C'est du Congrès d'Anvers (1) et du Congrès de Bruxelles de 1888, qui en fut le prolongement, que sortirent les premières initiatives et les premiers groupements.

A côté de l'*International law Association*, se forma bientôt le Comité maritime international, constitué à Anvers, en 1896, à l'initiative de M. le Ministre d'État Beernaert, qui en fut le Président, et de MM. Louis Franck et Charles Le Jeune. Il devint aussitôt le véritable inspirateur de l'œuvre d'unification et fut le lien destiné à rapprocher dans des conférences périodiques les associations nationales qui groupent dans dix-huit pays les hommes de science et les hommes de pratique, les spécialistes les plus distingués du monde des affaires, de l'université et du barreau.

C'est dans les congrès convoqués à l'initiative du Comité maritime international, — à Bruxelles en 1897, à Anvers en 1898, à Londres en 1899, à Paris en 1900, à Hambourg en 1902, à Amsterdam en 1904, à Liverpool en 1905, à Venise en 1907, à Brême en 1909, — que furent patiemment élaborés les avant-projets qui firent l'objet des délibérations de la Conférence diplomatique.

En 1905 l'œuvre était mûre. Le Gouvernement belge prit l'initiative de réunir une Conférence internationale. Elle tint sa première session en février 1905; 13 Gouvernements y étaient représentés. Quelques mois plus tard, lors de la deuxième session, 21 États envoyèrent leurs délégués. Le protocole de clôture constatait que les dispositions favorables manifestées à l'égard de l'établissement d'un droit uniforme en matière d'abordage et d'assistance maritimes, s'étaient accentuées et « que de nouvelles et importantes sympathies se trouvaient acquises à l'œuvre entreprise ». Les délégués décidaient de soumettre à leurs Gouvernements respectifs les projets de conventions préparés par la Conférence. En septembre 1909, puis en septembre 1910 la Conférence diplomatique se réunit à nouveau (2). Elle groupa l'élite des puissances maritimes des deux mondes. On y vit les délégués des 24 pays que voici : l'Allemagne, l'Argentine, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, le Brésil, le Chili, Cuba, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Japon, le Mexique, le Nicaragua, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Suède.

Dans l'intervalle, le comité maritime international avait provoqué les réunions de Venise (1907) et de Brême (1909). La conférence de Venise, qui fut particulièrement brillante, se préoccupa surtout d'élaborer un ensemble de règles fixant la responsabilité des propriétaires de navires en cas d'abordage et un traité relatif aux hypothèques et aux privilèges maritimes. L'étude de ces questions fut soumise à la conférence diplomatique de 1909 et 1910. Elle fit l'objet d'avant-projets, dont les délégués des puissances reprendront sans doute bientôt l'examen.

(1) Ce congrès, dû à l'initiative de M. Beernaert, alors Ministre des Travaux publics, était présidé par M. Lambermont. La section de droit commerciale se trouvait placée sous la présidence de M. Pirmez et la section de droit maritime avait comme président M. Victor Jacobs.

(2) Les travaux de la Conférence furent présidés par M. le Ministre d'État Beernaert. Ce fut M. Capelle qui assumait la présidence de la Commission et M. Lyon-Caen celle de la sous-commission.

Mais l'œuvre essentielle de la conférence fut l'adoption définitive des deux conventions sur l'abordage et l'assistance. Celles-ci furent signées, le 23 septembre dernier, par les plénipotentiaires qui s'engagèrent à les faire ratifier.

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport n'a d'autre but que de faire donner le baptême législatif à l'œuvre de la conférence diplomatique et d'obtenir du Parlement belge la ratification promise respectivement en les articles 16 et 18 des deux conventions.

Il peut être intéressant de signaler que déjà le Bundesrath et le Reichstag allemands ont autorisé la ratification et que des projets en ce sens sont soumis à la plupart des parlements.

* * *

Il serait superflu de rappeler ici longuement quelles étaient, en matière d'abordage et d'assistance, les législations des divers pays représentés à la conférence, dans quelle mesure chacune d'elles fut modifiée, à quels conflits de loi, importants et nombreux, les conventions mettent fin.

Il suffit, si l'on veut en connaître le détail, de parcourir les avant-projets soumis à la conférence, les notes d'observations et les amendements déposés par les délégués des Puissances, les discussions auxquelles ils donnèrent lieu tant en les séances plénières qu'en les séances de la commission et de la sous-commission.

Le but du projet de loi est d'obtenir une simple ratification.

Il suffit donc de résumer les travaux.

I. — ABORDAGE.

Trois règles essentielles et trois dispositions accessoires fixent dans la convention diplomatique la matière de la réparation des dommages causés en cas d'abordage.

Ces règles et dispositions s'appliquent quelles que soient les eaux où se produit l'abordage et quelle que soit la nature du bâtiment, navire ou bateau.

Elles s'appliquent même, lorsqu'il n'y a pas d'abordage, à la réparation des dommages causés par un navire à un autre, par exécution ou omission d'une manœuvre, ou par inobservation des règlements.

1^{re} règle : Si l'abordage est commis par la faute de l'un des navires, celui-ci aura seul à réparer le dommage commis.

2^e règle : Si l'abordage est le résultat d'une *faute commune*, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Cette règle est différemment appliquée, au point de vue des recours des tiers selon que ces tiers ont éprouvé des dommages corporels ou des dommages matériels. S'ils ont éprouvé des dommages *corporels*, ils ont une action *solidaire* contre les deux navires en faute, sauf recours, bien entendu, du navire qui a ainsi excédé la part qu'il doit définitivement supporter contre celui qui n'a pas payé sa part.

Si les tiers n'ont éprouvé que des dommages *matériels*, la même raison d'humanité ne se manifeste pas et le recours solidaire n'existe plus.

3^e règle : *S'il y a doute* sur les causes de l'abordage ou si l'abordage est *fortuit* ou s'il est dû à un cas de *force majeure*, chacun supporte les dommages qu'il éprouve.

Ces règles répondent à l'idée dominante de la législation belge, qui proportionnait la responsabilité à la gravité de la faute.

La seconde de ces règles ne porte pas atteinte aux législations nationales, en ce qui concerne la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

Elles ne portent pas davantage atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Ces trois règles sont complétées par trois dispositions secondaires.

1^{re} disposition. — La responsabilité établie par les trois règles indiquées subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un *pilote*, même lorsque l'emploi de celui-ci est obligatoire.

L'application de cette disposition en tant qu'elle vise l'abordage causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera toutefois en vigueur de plein droit, que lorsque les parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

En Belgique, rien n'est donc changé à cet égard et la responsabilité continue même à exister, lorsque le pilote est obligatoire.

2^e disposition. — Il ne faut ni *protêt* préalable, ni autre formalité spéciale pour pouvoir exercer l'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage.

Cette disposition consacre la règle admise en Belgique.

3^e Disposition. — *La prescription* des actions en réparation de dommages est de deux ans, à partir de l'événement.

Les autres dispositions de la convention sont de simples compléments qui ne changent rien à l'économie de la loi. On les retrouvera dans le texte.

Il n'est guère nécessaire de le dire, ces règles mettent fin à d'importants conflits de loi.

a) Jadis, en cas de faute commune, les législations étaient extrêmement divisées.

Aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie, aucune réparation n'était accordée ni à l'un ni à l'autre des navires.

En Angleterre, le dommage se divisait par moitié.

En France, en Grèce, en Portugal, en Roumanie, en Norvège, en Suède, en Danemark et aussi en Belgique la réparation du dommage était proportionnée à la gravité de la faute.

Ce dernier système, le plus équitable, est généralisé par la convention.

b) L'abordage dont la cause était douteuse n'était pas partout assimilée jadis à l'abordage fortuit.

En Turquie et en Egypte, la réparation du dommage était proportionnée à la valeur respective des navires. Ailleurs, la loi divisait le dommage par moitié.

Désormais, en cas de doute sur les causes de l'abordage, chacun supportera lui-même le dommage qu'il éprouve.

c) La procédure aussi était diverse. Le code français et la loi belge, jusqu'à la revision récente de février 1908, exigeaient, sous peine de nullité, le protêt dans les 24 heures et la citation dans le mois.

L'Italie prolongeait le délai du protêt pendant trois jours.

L'Allemagne au contraire n'exigeait pas de protêt. — Elle se contentait d'un délai de prescription.

La convention réalise un progrès en supprimant partout la formalité du protêt.

d) Le délai de prescription d'ailleurs n'était pas le même partout. Il était de 2 ans en Allemagne, de 5 ans en Hollande. Il sera désormais de 2 ans partout.

e) Des contradictions surgissaient jadis lorsque l'abordage était causé par la faute du pilote.

En Angleterre, l'armement ne répond pas du fait du pilote.

Il en est responsable en France et en Belgique.

Si, par conséquent, un navire belge, ayant un pilote belge à son bord, aborde un navire anglais, l'armement est rendu responsable par les tribunaux belges, tandis qu'il est exonéré par les tribunaux anglais.

Qui ne voit l'intérêt qu'il y avait à unifier à cet égard la législation?

L'application de la règle de responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, est, il est vrai, tenue en suspens par la convention jusqu'au jour où les puissances seront d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Mais le principe est désormais admis et le jour de son application obligatoire ne paraît plus éloigné.

Il semble utile ici de préciser quelques points spéciaux de la convention.

Il s'agit de questions au sujet desquelles un doute a paru surgir au cours des travaux de la conférence.

Nous en trouvons la relation dans le rapport final de la sous-commission.

1. *Champ d'application de la responsabilité.* — On s'est demandé à quels dommages s'étendrait exactement la responsabilité.

La conférence a été unanime à admettre qu'elle devait s'étendre à tous les dommages, de façon que la réparation fût complète : « Avaries matérielles, dit le rapport, chômage ou surestaries, trouble d'industrie, perte d'intérêts, frais extraordinaires, tout ce qui peut être considéré comme une conséquence réelle de l'abordage, doit être compris dans la responsabilité; le texte ne restreint nullement celle-ci aux conséquences matérielles immédiates. »

2. *Eaux visées par la convention.* — Des délégués à la conférence ont demandé si les règles de la convention seraient applicables ailleurs qu'en haute mer ou dans les fleuves à marée.

La conférence l'a admis. Les dispositions de la convention s'appliqueront donc aussi aux « eaux navigables qui ne subissent pas l'influence de la marée », tels certains lacs, canaux, etc. Ce sont là « toutes voies régulièrement fréquentées par les navires de mer ».

3. *Appréciation de la faute.* — En cas de faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnée à la gravité de sa faute.

Les délégués d'un des gouvernements représentés a demandé si la comparaison entre les fautes communes serait surtout basée sur la comparaison de la gravité de leurs conséquences.

La Conférence a été d'avis que le juge aurait, « au point de vue de la répartition du dommage proportionnellement à la gravité des fautes, » « une pleine et entière liberté d'appréciation ». — Il n'est lié par aucune règle absolue. — Il statuera « en équité » en « s'inspirant de tous les éléments de la cause ». C'est la méthode suivie en Belgique.

4. *Mort d'homme ou blessures.* — La convention, en son article 4, consacre le droit à une action en réparation des dommages causés par mort ou blessures. Il a néanmoins été expressément entendu que « la détermination des personnes à qui appartient l'action du chef de blessures ou de mort d'homme est réservée aux lois nationales. »

5. *Pilote obligatoire.* — Nous avons dit que l'application — *ipso facto* ou de plein droit, — de la convention est suspendue dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire. Le rapport de la sous-commission rappelle cependant avec opportunité qu'« il n'est dérogé en rien aux lois actuelles qui, dans un grand nombre de pays, rendent le navire responsable des fautes du pilote même obligatoire ».

C'est le cas en Belgique. Rien n'empêche les autres États d'introduire, dès à présent, la même disposition dans leur législation. La réserve n'a d'intérêt que pour les pays dans lesquels le Gouvernement ne désire supprimer, qu'après adoption d'un régime uniforme sur la responsabilité, l'exception actuellement tirée de ce que l'emploi du pilote est obligatoire.

6. *Prescription.* — Celle-ci est de deux ans.

Néanmoins l'article 7 de la convention stipule que « les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme *prorogeant* les délais fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement ».

La sous-commission de la conférence a fait justement observer qu'il ne s'agit pas d'accorder, dans le cas visé dans le paragraphe ci-dessus, un nouveau délai de deux ans, « mais simplement le temps nécessaire pour agir lorsque le navire défendeur se trouvait dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement. »

7. *Loi nationale.* — Par les mots « loi nationale » (art. 12) la Conférence comprend non seulement le droit écrit, mais le « droit national écrit ou coutumier ».

II. — ASSISTANCE ET SAUVETAGE.

Ici aussi la matière est dominée par deux règles principales et quelques dispositions complémentaires. Et comme pour l'abordage, ces règles et dispositions sont applicables, pour services rendus entre navires et bateaux aussi bien qu'entre navires, et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ces services ont été rendus,

1^{re} règle : Tout fait d'assistance et de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Des dispositions accessoires réglementent l'application de ce principe général.

Elles peuvent se résumer comme suit :

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Si des personnes ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru, elles n'ont droit à aucune rémunération.

Lorsque l'assistance ou le sauvetage sont le fait d'un remorqueur, celui-ci n'a droit à une rémunération que s'il a rendu des services exceptionnels qui ne peuvent être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Une rémunération est due, encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

S'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou s'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux, la rémunération pourra être réduite ou supprimée par le juge. Quant au montant de la rémunération et à la proportion dans laquelle elle sera répartie entre les sauveteurs, ils sont fixés par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Le juge tient compte : a) du succès obtenu, des efforts et du mérite de ceux qui ont prêté secours, du danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, du temps employé, des frais et des dommages subis, et des risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, de la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) de la valeur des choses sauvées.

Lorsque le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties, le juge peut annuler ou modifier la convention : a) lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est hors de proportion avec le service rendu ; b) lorsque la convention a été passée au moment et sous l'influence du danger et que le juge estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

On le voit, le fait de sauvetage et d'assistance est érigé par la convention en contrat *sui generis*, qui participe du caractère de la gestion d'affaires, mais qui, n'étant pas gratuit, ne peut se confondre avec elle.

2^e règle : Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Chaque loi nationale édictera à cet égard des mesures de répression.

Cette disposition généreuse, empruntée à l'Italie, est inspirée par le souci des devoirs réciproques de solidarité. On ne peut qu'y applaudir.

En dehors de ces règles principales, nous relevons dans la convention une stipulation accessoire relative à la prescription — celle-ci est de deux ans, comme pour l'action du chef d'abordage — et quelques réserves au sujet des dispositions que pourront contenir les législations nationales.

Ici aussi il est utile de fixer notre attention sur les articles de la convention qui ont soulevé des doutes ou des controverses au cours de l'examen auquel s'est livré la conférence internationale.

1. *Remboursement des dépenses.* — La loi stipule l'équitable rémunération pour tout fait d'assistance ou de sauvetage qui a eu un résultat utile. Or il peut se faire qu'un navire appelé arrive lorsque le secours a déjà été porté par un premier arrivé. Ce navire peut s'être imposé des dépenses, en se détournant de sa route ou autrement.

La question s'est naturellement posée de savoir si le juge, sans accorder à ce navire une prime de sauvetage ou d'assistance, ne pourrait pas au moins lui accorder le remboursement de ses dépenses. On a, pour justifier la demande, invoqué l'intérêt de la sécurité maritime et la nécessité d'encourager les efforts des sauveteurs.

Ces arguments n'ont pas convaincu la Conférence. Celle-ci a reconnu, ainsi que le dit clairement le rapport présenté au nom de la sous-commission par M. Franck, que la « rémunération » devait comprendre les dépenses et indemnités aussi bien que la récompense due au navire sauveteur. Mais elle a en même temps décidé que ces dépenses ne pouvaient pas être payées au navire dont le secours prêté restait sans résultat utile. C'est l'application de l'adage de pratique courante : *No cure no pay*.

« La perspective, dit le rapport, d'obtenir une indemnité pour les frais, pertes et débours, — fût-ce avec la restriction que le juge aurait à apprécier la légitimité de cette demande — pourrait tourner, dans cette opinion, contre la généralité des sauveteurs, parce qu'en diminuant le risque de l'opération, elle en réduirait aussi le mérite. S'il y a de ce chef une chance défavorable à entreprendre des opérations de sauvetage, il y a lieu de faire observer que ce caractère aléatoire est compensé par l'importance des sommes allouées en cas de succès. La possibilité d'abus, tels que des réclamations injustifiées suivies de procès longs et coûteux, des allocations excessives et arbitraires, a, au contraire, été signalée comme très redoutable dans la pratique, si l'innovation proposée devait être admise. »

2. *Bénéficiaires de la rémunération.* — L'article 6 de la Convention dispose que la répartition de la rémunération entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

Il en résulte que la loi nationale décidera si l'équipage qui a contribué au sauvetage de son propre navire a droit à une rémunération.

Mais on a posé la question de savoir si les lois nationales pourraient réserver aux propriétaires de la cargaison le droit de réclamer une part de la rémunération s'ils subissent un dommage à la suite d'un fait de sauvetage et d'assistance.

La Conférence a répondu non.

Il est possible que les dispositions légales ou contractuelles régissant le contrat d'affrètement ou de transport donnent à la cargaison un droit à la réparation du préjudice que lui fait subir un fait de sauvetage ou d'assistance. Dans ce cas, le propriétaire du navire court un risque de responsabilité vis-à-vis du propriétaire de la cargaison. Aux termes de l'article 8 de la Convention, le sauveteur pourra faire valoir parmi les éléments dont le juge doit tenir compte, le risque de responsabilité qu'il court à ce titre. Mais ce n'est que sous cette forme que le dommage subi par la cargaison interviendra. Le propriétaire de la cargaison ne pourra pas réclamer directement une part de la rémunération. Son action vis-à-vis

du propriétaire du navire reste soumise aux règles du contrat de transport régi par les lois nationales.

5. *Vies humaines.* — L'article 9 de la convention stipule d'une part que les personnes sauvées ne doivent aucune rémunération, et d'autre part que les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Mais l'article ajoute, à la fin du premier paragraphe, « sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard ».

Certains délégués à la conférence ont soulevé à ce sujet une délicate question. Ils ont cherché dans quelle mesure on devra attribuer la rémunération pour le sauvetage des vies humaines, et se sont demandé s'il ne fallait pas dire que « pour sauvetage de vies humaines il pourra être attribué une rémunération dans le cas où il y a également sauvetage de biens ».

La conférence a préféré maintenir le texte de l'article 9.

La règle est donc générale : les sauveteurs de vies humaines ont droit à une part de la rémunération.

Cette règle constitue une innovation importante pour plusieurs pays notamment pour la Belgique. La réserve relative aux dispositions des lois nationales vise essentiellement le cas où les lois nationales accordent aux sauveteurs des vies humaines soit un droit direct contre les personnes sauvées ou l'armement du navire en péril, soit des primes ou récompenses. La loi internationale ne va pas jusque là; mais elle ne comporte pas davantage l'abrogation de pareille disposition.

Il n'est pas indispensable que l'intervention des sauveteurs de vies humaines se soit produite au même moment que le sauvetage des choses ».

Il n'est pas davantage requis « qu'ils aient participé au sauvetage des biens. »

4. *Sauveteurs frauduleux.* — Il a été précisé au cours des travaux de la conférence, bien que le texte de la convention n'en porte pas de trace, que le sauveteur qui, par sa faute, nécessite le sauvetage ou qui se rend coupable de vols, récéls ou autres actes frauduleux, non seulement peut voir réduire ou supprimer la rémunération, mais peut « s'il y a lieu, être condamné à la réparation du tort qu'il aurait causé par sa conduite ».

5. *Louage de service.* — La convention ne s'occupe pas des cas où l'on se trouve en présence d'un louage contractuel de service. (« Engaged service » du droit anglais notamment). Ces contrats s'exécutent en dehors de la présente loi.

*
* * *

Tel est le résumé des conventions soumises à la ratification du Parlement.

Tel est le premier jalon planté dans la voie de l'unification du droit maritime,

Les travaux de la Conférence internationale nous permettent de présumer qu'on ne s'en tiendra pas là.

La Conférence a décidé de se réunir à nouveau à Bruxelles en septembre 1912. Il y a lieu d'espérer que continuant son œuvre elle aboutira bientôt à inscrire à côté du premier chapitre désormais acquis du code de la mer, le chapitre qui règle la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, et celui qui fixe

le sort des privilèges et des hypothèques, en attendant qu'elle règle les conflits de lois en matière de fret, et les dommages causés en mer aux personnes... et le reste...

Ce serait, sans doute, se faire illusion que de croire que ce travail d'unification se continuera sans effort. Pour amalgamer en des solutions moyennes les aspirations très différentes et les habitudes souvent anciennes de tant de nations du monde, il faut le souci de l'intérêt commun, la bonne volonté réciproque, une réflexion suffisante pour faire éclore de nécessaires concessions, et par-dessus tout la conviction profonde, qu'en une matière aussi périlleuse dans sa diversité, que le droit maritime, la sécurité et la certitude dans l'uniformité de la loi, vaut bien le sacrifice de quelques habitudes et de quelques préférences nationales.

Le premier pas, le plus difficile, est fait. Il est permis d'augurer avec confiance de l'avenir.

Le Rapporteur,

PAUL SEGERS.

Le Président,

A. BEERNAERT.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 30 JUNI 1911.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomsten voor de éénmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon, te Brussel den 23^e September 1910 onderteevend, alsmede van het aan gezegde Overeenkomsten toegevoegd Onderteekeningsprotocol ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER SEGERS.

MIJNE HEEREN,

De Diplomatische Conferentie, die te Brussel vergaderde in de maand September van het vorig jaar, maakte het eerste hoofdstuk op van het Internationaal Zeewetboek.

België, dat het eerst de Mogendheden opriep om hieromtrent voorgoed te beraadslagen, mag zich, meer dan elk ander land, daarover verheugen.

De twee internationale verdragen, die voor de twee en twintig Staten, welke op de Conferentie vertegenwoordigd waren, het vraagstuk van de aanvaring en dit van het hulp- en bergloon op zee regelen, zijn niet alleen een aanzienlijke weldaad ten opzichte van de betrekkingen onder de natiën op zee. Door de eensgezindheid van al de mogendheden, die belang stellen in de zeezaken, tot stand te brengen betreffende bepaalde punten van het privaatrecht, teekenen zij eene gewichtige dagteekening aan in de geschiedenis van het recht en geven zij een nieuwe richting aan de juridische strevingen van onzen tijd.

*
* *

't Is van belang, korthondig te herinneren de geschiedenis van de beweging die tot stand kwam om eenheid te brengen in het zeerecht : zij had ten doel, door middel van eene gelijke internationale wetgeving vaste en zekere regelen in te voeren waar onzekerheid bestond, — onzekerheid welke ten nadeele van de reeders, laders, verzekeraars, van hen die de koopwaren in ontvangst nemen, alsmede van de passagiers en de bemanning voortspoot uit de zoo grondige verschillen tusschen de wetten van de bij het zeerecht belanghebbende landen.

(1) Wetsontwerp, n^o 108.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Beernaert, bestond uit de heeren Braun, Carton de Wiart, Destrée, Franck, Segers, Standaert.

Het Congres van Antwerpen (1) en het Congres van Brussel in 1888, dat het eerste voortzette, gaven aanleiding tot de eerste pogingen en de eerste groepeeringsen.

Benevens de *International law Association* kwam weldra tot stand het Internationaal Comité voor het Zeerecht, te Antwerpen opgericht in 1896 door het toedoen van den Minister van State, den heer Beernaert, die daarvan Voorzitter was, alsmede van de heeren Louis Franck en Charles Le Jeune. Dit comité trad dadelijk op als de echte ingever van het éénmakingswerk en was de band die de nationale vereenigingen, waarin zitting hebben, in achttien landen, de mannen van wetenschap en de practici, de meest uitstekende vakmannen uit den handel, uit de hoogeschool en de balie, zou vereenigen in periodieke conferentiën.

Op de congressen, belegd door het Internationaal Comité voor het Zeerecht, — te Brussel in 1897, te Antwerpen in 1898, te Londen in 1899, te Parijs in 1900, te Hamburg in 1902, te Amsterdam in 1904, te Liverpool in 1905, te Venetië in 1907, te Bremen in 1909—werden de voorontwerpen, waarover de Diplomatische Conferentie beraadslaagde, met taai geduld opgemaakt.

In 1905 was de onderneming rijp. De Belgische Regeering belastte zich met het beleggen van eene Internationale Conferentie. Hare eerste zitting had plaats in Februari 1905; dertien Regeeringen waren er vertegenwoordigd. Enkele maanden later, wanneer de tweede zitting plaats had, werd deze bijgewoond door de afgevaardigden van een en twintig Staten. Het slotprotocol stelde vast dat de gunstige gezindheid, waarvan blijk werd gegeven ten aanzien van het vestigen van een gelijk recht in zake van aanvaring en hulploon op zee, zich nader had geuit en « dat nieuwe, voorname sympathiën voor de onderneming waren gewonnen ». De afgevaardigden beslisten, de ontwerpen van overeenkomst, door de Conferentie opgemaakt, aan hunne respectieve Regeeringen te onderwerpen. De Diplomatische Conferentie vergaderde opnieuw in September 1909 en in September 1910 (2). De keur van de zeemogendheden uit de oude en uit de nieuwe wereld was er vereenigd; men ontmoette er de afgevaardigden van de volgende vier en twintig landen: Duitschland, Argentinië, Oostenrijk, Hongarije, België, Brazilië, Cuba, Denemarken, Spanje, de Vereenigde Staten van Amerika, Frankrijk, Groot Brittanje, Griekenland, Italië, Japan, Mexico, Nicaragua, Noorwegen, Nederland, Portugal, Rumenië, Rusland, Zweden.

Intusschen had het Internationaal Comité voor het zeerecht de vergaderingen van Venetië (1907) en van Bremen (1909) belegd. De Conferentie van Venetië, die bijzonder schitterend was, hield zich vooral bezig met het

(1) Dit Congres, dat men te danken had aan den heer Beernaert, alsdan Minister van Openbare Werken, werd voorgezeten door den heer Lambermont. De afdeeling van handelsrecht werd voorgezeten door den heer Pirmez en de afdeeling van zeerecht door den heer Victor Jacobs.

(2) De werkzaamheden der Conferentie werden geleid door den heer Beernaert, Minister van State. De heer Capelle trad op als voorzitter der Commissie en de heer Lyon-Caen als voorzitter der ondercommissie.

bepalen van de regelen betreffende de aansprakelijkheid der scheepseigenaars bij aanvaring, alsmede van eene overeenkomst betreffende de hypotheeken en voorrechten op zeeschepen. Het onderzoek van deze vraagstukken werd onderworpen aan de Diplomatische Conferentie van 1909 en 1910. Het gaf aanleiding tot voorontwerpen, waarvan de afgevaardigden der Mogendheden het onderzoek wellicht weldra zullen hernemen.

Doch het bijzonderste werk der Conferentie was de definitieve aanneming van de twee overeenkomsten betreffende aanvaring en hulploon. Den 23^e September jongstleden werden deze overeenkomsten ondertekend door de gevolmachtigden die zich verbonden, ze te doen bekrachtigen.

Het wetsontwerp, dat in dit verslag wordt behandeld, heeft enkel ten doel, het werk der Diplomatische Conferentie te doen goedkeuren door de Wetgevende Kamers en het te doen bekrachtigen zooals werd beloofd in de artikelen 16 en 18 van beide overeenkomsten.

Het is wellicht van belang, er op wijzen dat de Duitse Bundesrath en Reichstag de bekrachtiging reeds toestonden en dat in meest al de parlementen ontwerpen daartoe zijn ingediend.

*
* *

Het ware overbodig, hier breedvoerig in herinnering te brengen, welke, in zake aanvaring en hulploon, de wetten waren van de verscheidene, ter Conferentie vertegenwoordigde landen, in hoeverre elke wet werd gewijzigd, aan welke gewichtige en talrijke wetsconflicten de overeenkomsten een einde maken.

Om zulks omstandig te weten, volstaat het, de aan de Conferentie onderworpen voorontwerpen te doorloopen, alsmede de nota's en de amendementen, door de afgevaardigden der Mogendheden overgelegd, en de besprekingen waartoe zij aanleiding gaven zoowel op de algemeene vergaderingen als op de vergaderingen der Commissie en der ondercommissie.

Het wetsontwerp heeft enkel ten doel, eene eenvoudige bekrachtiging te bekomen.

Het volstaat dus, de werkzaamheden beknopt samen te vatten.

I. — AANVARING.

Door drie hoofdzakelijke regelen en drie bijkomende bepalingen wordt al wat betreft de vergoeding van de door aanvaring veroorzaakte schade, in de internationale overeenkomst geregeld.

Die regelen en bepalingen zijn van toepassing, in welke wateren ook de aanvaring zich voordoet en welke de aard van het vaartuig, het zeeschip of het binnenschip zij.

Ze zijn zelfs toepasselijk, wanneer zich geen aanvaring voordoet, op de vergoeding van de schade die een schip aan een ander veroorzaakt door uitvoering of verzuim van eene stuurbeweging of door niet inachtneming van de reglementen.

1^e *regel* : Is de aanvaring te wijten aan de schuld van een der schepen, dan moet alleen dit schip de veroorzaakte schade vergoeden.

2^e *regel* : Wordt de aanvaring veroorzaakt door de schuld van wederzijde, dan is elk schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte der respectieve misslagen; kan echter, volgens de omstandigheden, de verhouding niet worden bepaald, of blijkt de schuld van wederzijde even groot te zijn, dan wordt de aansprakelijkheid gelijkelijk verdeeld.

Deze regel wordt op verschillende wijzen toegepast, met het oog op het verhaal vanwege derden, naar gelang deze derden lichamelijke schade of stoffelijke schade hebben geleden. Hebben zij *lichamelijke* schade geleden, dan hebben zij eene *solidaire* vordering tegen beide schuldige schepen, onverminderd het verhaal van het schip, dat aldus een grooter aandeel betaalde dan dit welk het voorgoed betalen moet, op het schip dat zijn aandeel niet betaalde.

Hebben derden enkel *stoffelijke* schade ondergaan, dan geldt niet dezelfde reden van menschlievendheid en bestaat het solidair verhaal niet meer.

3^e *regel* : Is er *twijfel* over de oorzaken der aanvaring of wordt de aanvaring veroorzaakt door *louter toeval* of door *hoogere macht*, dan draagt ieder schip de schade welke het ondergaat.

Deze regelen strooken met de hoofdgedachte der Belgische wet, krachtens welke de aansprakelijkheid werd bepaald naar evenredigheid van de zwaarte der schuld.

De tweede dier regelen maakt geen inbreuk op de landswetten, wat betreft de strekking en de gevolgen der overeenkomsten of wettelijke bepalingen waardoor de aansprakelijkheid der scheepseigenaars ten aanzien van de aan boord zijnde personen is beperkt.

Zij maken evenmin inbreuk op de regelen tot beperking van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars, zooals ze bepaald zijn in ieder land, noch op de verplichtingen voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst of elke andere overeenkomst.

Die drie regelen zijn aangevuld door drie bijkomende bepalingen.

1^{ste} *bepaling*. — De aansprakelijkheid, bepaald door de drie voormelde regelen, blijft bestaan ingeval de aanvaring veroorzaakt wordt door de schuld van een *loods*, zelfs wanneer dezès aanwezigheid verplicht is.

De toepassing van deze bepaling, voor zooveel zij betreft de aanvaring veroorzaakt door de schuld van een *loods* wiens aanwezigheid verplicht is, zal echter alleen dan van rechtswege verbindend worden wanneer de verdragsluitende partijen het zullen eens zijn geworden over de beperking van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars.

Hieromtrent is dus in België niets gewijzigd en de aansprakelijkheid blijft bestaan, zelfs wanneer de aanwezigheid van den *loods* verplichtend is.

2^e *bepaling*. — Om de vordering tot vergoeding der ten gevolge van aanvaring geleden schade te kunnen instellen, is er noch voorafgaande *protest* noch eene andere bijzondere formaliteit vereischt.

Deze bepaling bevestigt den regel, in België aangenomen.

3^e bepaling. — De *verjaring* der vorderingen tot vergoeding van schade heeft plaats door verloop van twee jaren, te rekenen van het gebeurde.

De overige bepalingen der overeenkomst zijn enkel aanvullingen die geen wijziging brengen in den samenhang der wet. Ze zijn vermeld in den tekst.

Het is nagenoeg onnoodig te zeggen dat die regelen een einde maken aan gewichtige wetsconflicten.

a) Vroeger, ingeval van schuld van wederzijde, waren de wetten uiterst verschillend.

In Nederland, Duitschland, Italië werd geen vergoeding verleend aan een van beide schepen.

In Engeland werd de schade in tweeën verdeeld.

In Frankrijk, Griekenland, Portugal, Rumenië, Noorwegen, Zweden, Denemarken en ook in België werd de schadevergoeding bepaald naar evenredigheid van de zwaarte der schuld.

Dit laatste stelsel, ook het rechtvaardigste, wordt door de overeenkomst algemeen gemaakt.

b) De aanvaring, *waarvan de oorzaak twijfelachtig was*, werd vroeger niet overal gelijkgesteld met de aanvaring door louter toeval.

In Turkije en in Egypte werd de schadevergoeding bepaald naar evenredigheid van de respectieve waarde der schepen. Elders verdeelde de wet de schade in tweeën.

Voortaan, ingeval van twijfel over de oorzaken der aanvaring, zal elk zijne eigene schade dragen.

c) Ook de rechtsvordering was verschillend. In Frankrijk en in België, tot de jongste nieuwe wet van Februari 1908, eischte de wet, op straf van nietigheid, het protest binnen vier en twintig uren en de daging binnen ééne maand.

Italië stond voor het protest een termijn van drie dagen toe.

Duitschland, integendeel, eischte geen protest. — Het bepaalde enkel eenen verjaringstermijn.

De overeenkomst verwezenlijkt een vooruitgang door de formaliteit van het protest overal af te schaffen.

d) Overigens, de termijn der verjaring was niet overal gelijk. Deze termijn bedroeg twee jaar in Duitschland, drie jaar in Nederland. Voortaan zal hij overal twee jaar bedragen.

e) Vroeger deden zich tegenstrijdigheden voor, wanneer de aanvaring werd veroorzaakt door de schuld van den loods.

In Engeland is de reederij niet aansprakelijk voor de schuld van den loods.

Zij is daarvoor aansprakelijk in Frankrijk en in België.

Bijgevolg, wanneer een Belgisch schip, met een Belgischen loods aan boord, een Engelsch schip aanvaart, wordt de reederij aansprakelijk gesteld door de Belgische rechtbanken; voor de Engelsche rechtbanken is zij integendeel schuldvrij.

Op dat gebied is het brengen van eenheid in de wetgeving van onbetwistbaar belang.

De toepassing van den regel der aansprakelijkheid wanneer de aanvaring wordt veroorzaakt door de schuld van een opgelegden loods, wordt, wel is waar, door de overeenkomst geschorst tot den dag waarop de mogendheden het eens zullen zijn over de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van schepen, doch het grondbeginsel is voortaan aangenomen en niet lang meer zal het duren of de toepassing ervan verplichtend zijn.

Hier dienen enkele bijzondere punten van de overeenkomst nader bepaald te worden.

Het geldt vraagpunten waarover twijfel scheen op te rijzen tijdens de werkzaamheden der Conferentie.

Zij worden vermeld in het eindverslag van de ondercommissie.

1. *Omvang van de toepassing der aansprakelijkheid.* — Men vroeg zich af tot welke schade de aansprakelijkheid zich juist uitstrekte.

De Conferentie nam eenparig aan, dat zij diende elke schade te omvatten derwijze dat de vergoeding volledig zij : « Stoffelijke averij, — zóó luidt het verslag, — overligdagen, ontreddering van de nijverheid, verlies van interesten, buitengewone kosten, al wat kan worden beschouwd als een werkelijk gevolg van de aanvaring, moet begrepen worden in de aansprakelijkheid : de tekst beperkt haar geenszins tot de onmiddellijke stoffelijke gevolgen. »

2. *Wateren door de overeenkomst bedoeld.* — Afgevaardigden bij de Conferentie stelden de vraag, of de regelen van de overeenkomst zouden toepasselijk zijn elders dan in volle zee of in rivieren met tij.

De Conferentie nam het aan. De bepalingen van de overeenkomst zullen dus ook worden toegepast « in de bevaarbare wateren die niet aan tij onderhevig zijn », zooals sommige meren, vaarten, enz. Dat zijn « wegen die door zeeschepen regelmatig bevaren worden ».

3. *Beoordeeling der schuld.* — Is er schuld van wederzijde, dan wordt de aansprakelijkheid van elk schip berekend naar de zwaarwichtigheid zijner schuld.

De afgevaardigden van eene der vertegenwoordigde Regeeringen vroeg of de vergelijking van de schuld van wederzijde vooral zou gegrond worden op de vergelijking van de zwaarwichtigheid *harer gevolgen*.

De Conferentie was van meening, dat de rechter, « ten aanzien van de verdeeling der schade in verhouding tot de zwaarwichtigheid der schuld », « volle vrijheid van beoordeeling zou genieten » — Geen volstreckte regel zal hem binden. — Hij zal uitspraak doen « naar billijkheid » en « met inachtneming van al de omstandigheden der zaak ». Zóó handelt men in België.

4. *Dood of verwonding van personen.* — Artikel 4 der overeenkomst geeft recht op vordering van schadevergoeding wegens dood of verwonding. Er werd echter uitdrukkelijk verstaan dat « de bepaling der personen, die recht hebben op vordering wegens verwonding of dood van personen, overgelaten wordt aan de landswetten ».

5. *Verplichte aanwezigheid van een loods.* — Wij zegden dat de toepassing der overeenkomst — *ipso facto* of van rechtswege — geschorst wordt ingeval de aanvaring wordt veroorzaakt door de schuld van een opgelegden loods. Het verslag der ondercommissie zegt nochtans terecht « dat er niet wordt afgeweken van de bestaande wetten die, in vele landen, het schip aansprakelijk stellen voor de schuld van den zelfs opgelegden loods. »

Aldus in België. Niets belet de overige staten, van stonden aan dezelfde bepaling in hunne wetgeving op te nemen. De voorbehouding is enkel van belang voor de landen waar de Regeering de uitzondering, thans gegrond op het feit dat de aanwezigheid van den loods verplichtend is, alleen dan wenscht weg te laten wanneer gelijke regelen betreffende de aansprakelijkheid zijn ingevoerd.

6. *Verjaring.* — Verjaring heeft plaats door verloop van twee jaren.

Nochtans luidt artikel 7 der overeenkomst : « De Hoogere Verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor, in hare wetten aan te nemen dat het feit, dat het verwerende schip niet kon in beslag genomen worden in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonstede of zijne bijzonderste inrichting heeft, de hierboven bepaalde termijnen verlengt ».

De ondercommissie van de Conferentie merkte terecht aan, dat er geen sprake is, in het geval bij bovenstaande paragraaf voorzien, van een nieuwen termijn van twee jaren, « doch enkel van den noodigen tijd om op te treden wanneer het verwerende schip zich bevond in de territoriale wateren van den Staat waarin de aanlegger zijne woonplaats of zijne voornaamste vestiging heeft ».

6. *Landswet.* — Door het woord « landswet » (art. 12) verstaat de Conferentie niet alleen het geschreven recht, maar « het geschreven recht of het gewoonterecht van het land ».

II. — HULP- EN BERGLOON.

Twee hoofdregelen en eenige aanvullende bepalingen beheerschen deze stof. En evenals voor de aanvaring zijn deze regelen en bepalingen van toepassing, wegens diensten bewezen tusschen zeeschepen en binnenschepen zooveel als tusschen zeeschepen, en zonder dat men dient in acht te nemen in welke wateren deze diensten werden bewezen.

1^e *regel* : Elke handeling tot helpen of bergen, die een nuttig gevolg had, geeft aanleiding tot een billijk loon.

Bijkomende bepalingen regelen de toepassing van dit algemeen grondbeginsel.

Zij kunnen beknopt samengevat worden als volgt :

In geen geval mag de te betalen som hooger zijn dan de waarde van de geredde goederen.

Personen, die deelnamen aan het bergen ondanks het uitdrukkelijk en redematig verbod van het geholpen schip, hebben geen recht op loon.

Wanneer geholpen of geborgen wordt door een sleepboot, dan heeft deze enkel recht op loon wanneer zij uitzonderlijke diensten heeft bewezen, die niet kunnen worden beschouwd als de vervulling van haar sleepdienst.

Loon is verschuldigd zelfs wanneer hulp en berging worden verstrekt tusschen schepen van een zelfden eigenaar.

Blijkt het dat de bergers de berging of de hulp, door eigen schuld, noodzakelijk hebben gemaakt of schuldig zijn aan diefstal, heling of andere bedrieglijke handelingen, dan kan de rechter het loon verminderen of doen vervallen. Wat betreft het bedrag van het loon en de verhouding waarin het onder de bergers zal worden verdeeld, dit wordt vastgesteld door de overeenkomst der partijen en, bij gemis van soortgelijke overeenkomst, door den rechter. Deze neemt in aanmerking : *a*) den bekomen uitslag, de moeite en de verdiensten van hen die hulp verleenden, het gevaar waaraan het geholpen schip, dezes passagiers, bemanning en lading, alsmede de bergers en het reddende schip blootstonden, den duur der reddingswerken, de geleden kosten en schade, alsmede de door de bergers gelopen risico's van aansprakelijkheid en andere, de waarde van het door hen gewaagde materieel, en, bij voorkomend geval, de bijzondere bestemming van het hulpverleende schip ; *b*) de waarde der geredde zaken.

Is het bedrag van het loon door de overeenkomst der partijen bepaald, dan kan de rechter deze overeenkomst vernietigen of wijzigen : *a*) wanneer het is bewezen dat de toestemming van een der partijen werd verkregen door bedrog of verzwijging ofwel wanneer het loon niet evenredig is aan den bewezen dienst ; *b*) wanneer de overeenkomst werd gesloten tijdens en onder den invloed van het gevaar en de rechter van oordeel is dat de bepaalde voorwaarden niet billijk zijn.

Men ziet het, de handeling tot helpen en bergen geldt, krachtens de overeenkomst, als een contract *sui generis*, dat eenigszins voorkomt als zaakvoering, doch met deze niet mag verward worden, vermits het niet kosteloos is.

2^{de} regel : Elke schipper is verplicht, voor zooveel hij het doen kan zonder zijn schip, zijne bemanning, zijne passagiers in ernstig gevaar te brengen, hulp te verleen aan elken, zelfs vijandelijken persoon, die in levensgevaar op zee wordt gevonden. Elke landswet zal hieromtrent beteugelingsmaatregelen invoeren.

Deze grootmoedige bepaling, aan Italië ontleend, is ingegeven door de bekommring om de wederkerige plichten van solidariteit na te leven. Dit kan men slechts toejuichen.

Buiten deze hoofdregelen komt er in de overeenkomst een bijkomende bepaling voor, betreffende de verjaring — deze heeft plaats door verloop van twee jaren, evenals voor de rechtsvordering wegens aanvaring — en eenige voorbehoudingen betreffende de bepalingen die men in de landswetten zal kunnen opnemen.

Hier ook is het nuttig, onze aandacht te vestigen op de artikelen der

overeenkomst die aanleiding hebben gegeven tot twijfel of betwistingen in den loop van het onderzoek dat de internationale conferentie aan de overeenkomst heeft gewijd.

1. *Terugbetaling van de uitgaven.* — In de wet wordt bepaald dat een billijk loon is verschuldigd voor elke handeling tot helpen of bergen, die een nuttigen uitslag heeft opgeleverd. Nu, het kan gebeuren dat een bijgeroepen schip aankomt wanneer reeds hulp werd verleend door een eerst aangekomen schip. Gemeld schip kan onkosten hebben gedaan door af te wijken van zijnen weg of op een andere wijze.

Natuurlijkerwijs rees de vraag op, of de rechter, zonder aan dit schip eené premie wegens hulp of berging te verleen, dan toch de terugbetaling zijner kosten niet zou kunnen toestaan. Om de vraag te rechtvaardigen, wees men op het belang, dat de veiligheid op zee oplevert, alsmede op de noodzakelijkheid, de pogingen der redders aan te moedigen.

Deze redenen hebben de Conferentie niet overtuigd. Deze erkende, zooals de heer Franck het duidelijk zegt in zijn verslag, uitgebracht namens de ondercommissie, dat het « loon » moest bevatten de uitgaven en vergoedingen zoowel als de aan het reddende schip verschuldigde belooning. Doch tevens besliste zij dat deze uitgaven niet mochten terugbetaald worden aan het schip, waarvan het hulpbetoon zonder nuttig gevolg bleef. Men past hier de gewone spreuk toe : « *No cure no pay* ».

« Het vooruitzicht, zoo luidt het verslag, eene vergoeding te bekomen wegens de onkosten, verliezen en voorschotten, — zelfs onder het voorbehoud, dat de rechter de gegrondheid dezer aanvraag zou nagaan, — zou, volgens deze meening, ten slotte nadeelig kunnen zijn voor de bergers in het algemeen ; immers, door het risico van de handeling te beperken zou het tevens de verdiensten daarvan verminderen. Is er, uit dien hoofde, eene ongunstige kans bij het ondernemen van reddingswerken, dan dient te worden opgemerkt dat deze wisselvallige kans wordt vergoed door de belangrijke sommen die worden toegekend wanneer men in de redding slaagt. De mogelijke misbruiken, zooals niet gerechtvaardigde eischen waarop volgen lange en dure processen, overdreven en willekeurig loon, werden integendeel voorgesteld als zijnde hoogst te vreezen in de praktijk, indien de voorgestelde nieuwigheid werd aangenomen. »

2. *Rechthebbenden op loon.* — Artikel 6 der Overeenkomst bepaalt dat de verdeling van het loon onder den eigenaar, den schipper en de overige personen in dienst van elk der reddende schepen, wordt geregeld door de landswet van elk schip.

Daaruit blijkt, dat de landswet moet bepalen of de bemanning, die bijdroeg tot de redding van haar eigen schip, recht heeft op loon.

Men stelde echter de vraag, of de landswetten aan de eigenaars der lading het recht zouden kunnen voorbehouden om een deel van het loon te eischen, indien zij schade lijden ten gevolge van eene handeling tot helpen of bergen.

De Conferentie antwoordde neen.

Wellicht kunnen de bepalingen, die voortvloeien uit de wet of uit de overeenkomst en waarbij het contract van bevrachting of van vervoer wordt geregeld, aan den eigenaar der lading een recht geven op vergoeding van de schade die hij onderging uit hoofde van eene handeling tot bergen of helpen. In dit geval is de eigenaar van het schip blootgesteld aan een risico van aansprakelijkheid tegenover den eigenaar der lading. Krachtens artikel 8 der Overeenkomst zal de berger onder de gegevens, die de rechter in aanmerking moet nemen, kunnen doen gelden het risico van aansprakelijkheid waaraan hij uit dien hoofde is blootgesteld. Het is echter alleen op deze wijze dat de schade, aan de lading toegebracht, in aanmerking komen zal. De eigenaar der lading zal niet rechtstreeks een deel van het loon mogen eischen. Zijne vordering tegenover den eigenaar van het schip blijft beheerscht door de bepalingen van het vervoercontract, dat door de landswetten geregeld wordt.

3. *Menschenlevens*. — Artikel 9 der Overeenkomst bepaalt, eensdeels, dat geen loon is verschuldigd door de geredde personen, en, anderdeels, dat de redders van menschenlevens, die opgetreden zijn bij het ongeval, hetwelk aanleiding gaf tot het bergen of helpen, recht hebben op een billijk aandeel in het loon toegekend aan de bergers van het schip, van de lading en van hun toebehooren.

Doch op het einde van het eerste lid van het artikel is er bijgevoegd : « zonder dat echter inbreuk wordt gemaakt op de bepalingen der landswetten op dat gebied ».

Sommige afgevaardigden bij de Conferentie hebben, omtrent dit punt, een een zeer kiesch vraagpunt in het midden gebracht. Zij gingen na, in welke mate het loon voor het redden van menschenlevens moet worden toegekend en vroegen zich af of er niet diende gezegd te worden : « Voor het redden van menschenlevens zal een loon kunnen toegekend worden, bijaldien er insgelijks goederen werden geborgen. »

De Conferentie behield liever den tekst van artikel 9.

De regel is dus algemeen : de redders van menschenlevens hebben recht op een deel van het loon.

Deze regel is eene gewichtige nieuwigheid voor verscheidene landen, met name voor België. Het voorbehoud betreffende de bepalingen der landswetten bedoelt hoofdzakelijk het geval, waar de landswetten aan de redders van menschenlevens toekennen hetzij een rechtstreeksch verhaal op de geredde personen of op de lading van het in gevaar zijnde schip, hetzij premien of belooningen. Zoover gaat de internationale wet niet; doch zij heeft evenmin het intrekken van soortgelijke bepalingen voor gevolg.

Het is niet volstrekt noodig, dat « de redders van menschenlevens zijn opgetreden op hetzelfde oogenblik als de goederen werden geborgen. »

Evenmin is het vereischt, « dat zij hebben deelgenomen aan het bergen van goederen ».

4. *Bedrieglijke bergers*. — Ofschoon de tekst van de Overeenkomst daarvan geen gewag maakt, werd tijdens de werkzaamheden van de Con-

ferentie bepaald, dat de berger, die door zijne schuld de berging noodzakelijk maakt of zich schuldig maakt aan diefstal, heling of andere bedrieglijke handelingen, zich niet alleen blootstelt aan vermindering of ontzegging van het loon, maar, « bij voorkomend geval kan veroordeeld worden tot het herstellen der schade welke hij door zijne handelwijze mocht veroorzaakt hebben ».

§. *Huur van dienst*. — De Overeenkomst houdt zich niet bezig met de gevallen waarin men zich bevindt tegenover eene bij overeenkomst gesloten verhuur van dienst (met name « Engaged service » uit het Engelsch recht). Deze overeenkomsten worden ten uitvoer gelegd buiten de tusschenkomst van deze wet.

*
* *
*

Dat is de beknopte samenvatting van de overeenkomsten, die aan de goedkeuring der Kamers zijn onderworpen.

Dat is de eerste stap op den weg naar de éénmaking van het zeerecht.

Uit de werkzaamheden van de Internationale Conferentie mogen wij afleiden dat men het daarbij niet zal laten.

De Conferentie besloot opnieuw te vergaderen te Brussel in September 1912. Men mag de hoop koesteren, dat zij, haar werk voortzettende, er weldra zal toekomen, benevens het eerst voortaan verworven hoofdstuk van het zeewetboek het hoofdstuk op te nemen, hetwelk de aansprakelijkheid der scheepseigenaars beperkt, alsmede dit waardoor de voorrechten en hypotheeken worden geregeld, in afwachting dat zij regelt de wetsconflicten in zake van scheepsvracht, alsmede de schade die op zee aan de personen wordt veroorzaakt... en het overige...

Ongetwijfeld zou men zich bedriegen, moest men meenen dat dit werk van éénmaking zonder moeite zal kunnen voortgezet worden. Om de zeer uiteenlopende verzuchtingen en de dikwijls oude gewoonten van zulk een groot aantal natiën te veereenigen in wetten die aan allen voldoening schenken, is er vereischt de bezorgdheid voor het algemeen belang, de wederkerige goede wil, een voldoende overlegging waaruit de noodige toegevingen moeten voortspruiten, en bovenal de diepe overtuiging dat, op een door zijne verscheidenheid zoo gevaarlijk gebied als het zeerecht, de veiligheid en de zekerheid in de eenvormigheid der wet wel opwegen tegen de verzaking van eenige nationale gewoonten en van deze of gene nationale voorliefde.

De eerste stap, de moeilijkste, is gezet. Thans mag men met vertrouwen de toekomst te gemoet zien.

De Verslaggever,

PAUL SEGERS.

De Voorzitter,

A. BEERNAERT.

