

## Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

21 NOVEMBRE 1972

### PROJET DE LOI

modifiant le Livre II du Code de commerce, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux.

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation, est le premier d'une série de projets de loi destinés à introduire dans le droit interne belge les dispositions de plusieurs Conventions internationales de droit maritime de Bruxelles, signées depuis 1957.

La première de ces Conventions a trait à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Cette convention est l'aboutissement d'une évolution constante et irréversible des conceptions juridiques dans ce domaine dont les dispositions de la Convention de 1924 doivent être considérées comme une étape intermédiaire.

En effet, sous l'influence du droit anglo-saxon l'idée de la responsabilité du propriétaire d'un navire liée à sa « fortune de mer » a été définitivement abandonnée et remplacée par celle d'une responsabilité personnelle du propriétaire à part entière, limitée toutefois — comme il est de tradition en droit maritime — à un montant bien déterminé, afin de rendre les risques d'exploitation assurables et partant l'exploitation des navires viable.

Avant de faire l'analyse plus détaillée des dispositions du présent projet de loi, lesquelles transposent les principes de la Convention précitée dans notre législation nationale, il importe de mettre en évidence le caractère éminemment social de celle-ci.

Ce caractère s'exprime de différentes façons.

D'abord par le système complètement forfaitaire du nouveau régime de responsabilité. Tandis que dans le régime actuel, prévu au chapitre I du Livre II du Code de Commerce, les parties lésées, sauf les victimes d'un dommage corporel, courent le risque de ne pas être indemnisées par le propriétaire dans le cas où, après l'accident, la valeur de son

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

21 NOVEMBER 1972

### WETSONTWERP

tot wijziging van Boek II van het Wetboek van koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenvaartuigen.

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft aan uw goedkeuring te onderwerpen is het eerste van een reeks wetsontwerpen die er toe strekken de bepalingen van verscheidene internationale verdragen van het zeerecht, sinds 1957 te Brussel getekend, in het Belgisch intern recht in te voeren.

Het eerste dezer verdragen heeft betrekking op de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars op 10 oktober 1957 te Brussel ondertekend.

Dit verdrag is het eindpunt van een bestendige en onafwendbare evolutie in de juridische opvattingen terzake, waarbij de bepalingen van het verdrag van 1924 als tussenstadium moeten beschouwd worden.

Inderdaad heeft men onder invloed van het anglo-saxische recht het begrip dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aan het « zeeavontuur » koppelde, definitief laten varen en vervangen door dat van een aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in persoon, beperkt, zoals gebruikelijk in het zeerecht, tot een bepaald bedrag om de exploitatierisico's verzekeraar te maken en vandaar de exploitatie van schepen leefbaar te houden.

Alvorens de bepalingen van het onderhavige wetsontwerp welke de beginselen van voornoemd Verdrag in onze nationale wetgeving overhevelen, nader te ontleden past het het bijzonder sociaal karakter van de beoogde wet te belichten.

Dit komt op verscheidene wijzen tot uitdrukking.

Voorreest het volledig forfaitair aspect van het nieuw aansprakelijkheidsstelsel. Wijl volgens het huidig in Boek II, Hoofdstuk I, van het Wetboek van Koophandel voorziene stelsel de benadeelde partijen, met uitzondering van slachtoffers van lichamelijke schade het risico lopen niet vergoed te worden door de scheepseigenaar ingeval de waarde van het

navire était réduite à zéro, toutes les parties lésées obtiendront dorénavant réparation grâce à la limitation forfaitairement établie, indépendante de la valeur du navire après l'accident.

En deuxième lieu, les montants de la limitation ont été sensiblement augmentés, allant de 1 400 F belges par tonneau de jauge à environ 10 000 F belges pour les victimes de dommages corporels — sauf lorsqu'il y a concours de dommages corporels et matériels, dans quel cas ce taux peut se réduire à environ 7 000 F belges — et à environ 3 300 F belges par tonneau de jauge pour les victimes de dommages matériels.

Contrairement au régime actuel en vertu duquel le montant total de la responsabilité joue par voyage sans égard au nombre d'accidents pouvant donner lieu à la limitation de responsabilité, ce montant auquel sera limité la responsabilité sera dorénavant établi en fonction de chaque événement dommageable.

En troisième lieu le plafond de limitation est dès à présent rattaché non pas à une monnaie nationale sujette à des fluctuations de cours parfois très sensibles, mais à une monnaie-or, par définition plus stable que les monnaies nationales.

En dernier lieu plusieurs créances échappent au régime de la limitation. Ce sont d'une part les créances résultant des frais d'assistance et de sauvetage, étant donné qu'en vertu de l'article 257 du Livre II du Code de Commerce ceux-ci sont limités à la valeur des objets sauvés et donc pas aux dépenses réellement faites. D'autre part les créances découlant du contrat d'engagement maritime et ce par le fait de leur caractère social.

Signalons enfin que le nouveau système présente l'avantage d'être plus simple dans son mécanisme : on ne doit plus faire des évaluations de la valeur du navire, du fret et des sois-disants accessoires du navire. Le principe de la constitution d'un fonds de limitation unique à titre de paiement global peut également être considéré comme une heureuse innovation.

Tous ces avantages ne sont toutefois pas de nature à dissimuler certaines difficultés qu'on éprouvera dans l'application des nouveaux principes comme les commentaires ultérieurs laisseront apparaître.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que toute Convention internationale contient souvent des solutions de compromis cadrant parfois assez mal avec certaines institutions bien ancrées dans les mœurs juridiques nationales. Il revient à la jurisprudence et la doctrine de dégager de nouvelles conclusions à la lumière des différentes interprétations de la Convention elle-même, données aussi bien à l'intérieur de ce pays qu'à l'extérieur, ce qui rendra la matière plus vivante et développera l'uniformisation des règles de droit maritime.

Dans cette optique le Gouvernement a estimé devoir serrer le texte de la loi aussi près que possible de la Convention.

Comme difficulté majeure, on pouvait citer les rapports entre le système de la limitation et celui des privilèges maritimes.

La nouvelle Convention du 27 mai 1967 sur les privilèges maritimes a heureusement fait disparaître cette difficulté. Dès lors l'on peut procéder à l'intégration complète des dispositions des Conventions de Bruxelles en matière de responsabilité et de privilèges maritimes dans notre droit interne, la dernière faisant l'objet d'un projet de loi distinct.

Avant d'aborder l'analyse par article des dispositions du projet de loi, nous énumérons brièvement ci-dessous les traits principaux de la nouvelle législation destinée à remplacer

schip, na het ongeval, tot nul zou vallen, kunnen voortaan alle benadeelde partijen schadevergoeding bekomen dank zij het op forfaitaire wijze vastgesteld bedrag van aansprakelijkheid, ongeacht de waarde die het schip na het ongeval behoudt.

Op de tweede plaats werden de bedragen van beperkte aansprakelijkheid aanzienlijk verhoogd namelijk, in plaats van 1 400 BF, tot ongeveer 10 000 BF per ton ten voordele van slachtoffers van lichamelijke schade — behalve wanneer een samenloop van lichamelijke en stoffelijke schade heeft plaats gevonden, in welk geval dit bedrag tot ongeveer 7 000 BF kan teruglopen — en tot ongeveer 3 300 BF per ton ten voordele van slachtoffers van materiële schade.

In tegenstelling tot het huidige regime waarbij het totaal bedrag van de beperkte aansprakelijkheid per zeereis geldt, ongeacht het aantal voorvallen dat tot het invoeren van de beperking kan aanleiding geven, wordt dit bedrag voortaan voor elk schadeverwekkend voorval vastgelegd.

Op de derde plaats wordt het maximum bedrag van beperkte aansprakelijkheid niet meer weergegeven in een nationale rekenmunt welke vaak aan koersschommelingen onderhevig is, doch aan een goudmunt gebonden welke per definitie stabiel is dan nationale munteenheden.

In de laatste plaats ontsnappen verscheidene vorderingen aan het stelsel van de beperking. Dit zijn enerzijds de vorderingen ingevolge kosten van bijstand en berging vermits deze krachtens artikel 257 van Boek II van het Wetboek van Koophandel beperkt blijven tot de waarde van de geredde voorwerpen en dus niet tot de in werkelijkheid gedane kosten. Anderzijds de vorderingen die voortvloeien uit de overeenkomst wegens scheepsdienst, omwille van het sociaal karakter ervan.

Melden wij ten slotte dat het nieuwe stelsel het voordeel biedt eenvoudiger te werken : men hoeft de waarde van het schip, van de lading en van het zogenaamde toebehoren van het schip niet meer te schatten. Het principe van de vestiging van een enig beperkingsfonds bij wijze van globale betaling mag eveneens als een gelukkige innovatie beschouwd worden.

Al deze voordelen zijn evenwel niet van dien aard dat ze bepaalde moeilijkheden kunnen verdoezelen die zullen rijzen bij de toepassing van de nieuwe principes zoals uit de verdere toelichting zal blijken.

Er dient evenwel niet uit het oog verloren dat elk internationaal Verdrag vaak compromis-oplossingen bevat die soms vrij moeilijk passen bij sommige instellingen die met de nationale zeden en gebruiken in rechtszaken vergroeid zijn. De rechtsleer en de rechtspraak moeten nu eenmaal tot nieuwe conclusies leiden aan de hand van de verschillende interpretaties van het Verdrag zelf, die zowel binnen- als buitenland worden verstrekt, wat de materie levendiger zal maken en de voorschriften inzake zeevaartrechten verder naar elkaar zal doen toegroeien.

In dit verband heeft de Regering derhalve geoordeeld dat ze zo kort mogelijk bij de tekst van het Verdrag moest blijven.

Als hoofdbezwaar kon men aanstippen de verhouding tussen het stelsel van de beperking en de regeling inzake voorrechten op zeeschepen.

Het nieuwe Verdrag van 27 mei 1967 betreffende de voorrechten op zeeschepen heeft gelukkig deze moeilijkheden uit de weg geruimd. Derhalve kan men overgaan tot de volledige integratie van de beschikkingen van de Verdragen van Brussel inzake aansprakelijkheid en voorrechten op zeeschepen in ons intern recht, waarvan het laatste het voorwerp van een afzonderlijk wetsontwerp zal uitmaken.

Alvorens de bepalingen van het wetsontwerp artikelsgewijze te ontleiden, sommen wij hieronder de hoofdtekken van de nieuwe wetgeving die bestemd is ter vervanging van

les dispositions des articles 46 à 53 du Chapitre I du Livre II du Code de Commerce.

Toutefois, il y a encore lieu d'attirer l'attention sur le fait que ce remplacement rend indispensable une adaptation de l'article 273 du Code de Commerce. Par cet article, en effet, les règles de droit maritime en vigueur jusqu'ici étaient rendues simplement applicables à la navigation intérieure, moyennant quelques modifications. Or, les arguments en faveur de la nouvelle réglementation, tels qu'énumérés ci-dessus, sont aussi valables en matière de navigation intérieure, puisque dans ce domaine également l'équité exige que les victimes d'un fait dommageable doivent toujours pouvoir compter sur un fonds constitué forfaitairement. Il va sans dire que, dans la batellerie aussi, le « régime mixte d'abandon » existant jusqu'à présent, basé d'une part sur la valeur du bateau après l'accident (valeur qui peut donc éventuellement devenir nulle), et d'autre part, pour certaines créances importantes, sur la limite absolue de 100 belgas par tonne, doit être considéré comme dépassé. De surcroît, la limite citée de 100 belgas par tonne a été instaurée par la loi du 28 novembre 1928 : il est donc évident que ce chiffre limite est dépassé par suite de la dépréciation monétaire.

Lors de la discussion article par article, il sera revenu sur le règlement proposé maintenant en matière de navigation intérieure.

### 1. Les cas de limitation de la responsabilité.

La nouvelle Convention internationale a le mérite de condenser dans une formule générale les cas de responsabilité limitée. Il convient d'adopter pour la législation interne la même formule. Mais comme toute formule de portée générale, elle devra être assortie de quelques commentaires qui seront formulés lors de l'analyse du texte article par article.

Les dispositions de l'article 47, § 1, a), ont trait aux dommages résultant de la mort ou des lésions corporelles des personnes à bord ainsi qu'à ceux affectant matériellement la cargaison, les bagages et autres objets, se trouvant à bord du navire, qu'elle que soit la cause des dommages ou la qualité de l'agent générateur du dommage; le littéra b) concerne les dommages à toute autre personne et à tous autres biens et — ce qui est important — les atteintes à tous droits, selon une distinction se rapportant à la qualité et à la situation de l'agent générateur du dommage. Ainsi une obligation résultant d'un connaissance, des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution du contrat et l'obligation résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache du navire, sans faute quelconque du propriétaire, de l'armateur ou de l'affrètement, peuvent se traduire en autant d'atteintes aux droits des créanciers.

Les différences entre le système actuel et celui prévu par le projet de loi, sont en ce qui concerne les cas de responsabilité limitée, les suivantes :

a) le champ d'application de la responsabilité limitée est étendu au cas de dommages éprouvés par toute personne et tout objet et causés par la faute d'une personne ne se trouvant pas à bord du navire mais dont l'exploitant du navire est responsable, pour autant toutefois que l'acte se rapporte à la navigation, à l'administration du navire ou aux opérations de chargement (d'embarquement) ou de déchargement (de débarquement);

de bepalingen van artikelen 46 tot 53 van Hoofdstuk I, Boek II, van het Wetboek van Koophandel even op.

Evenwel dient ook nog gewezen op het feit, dat deze vervanging een aanpassing van artikel 273 van het Wetboek van Koophandel onvermijdelijk maakt. Inderdaad werd door dat artikel de tot nu toe geldende maritiemrechtelijke regel eenvoudig van toepassing verklaard op de binnenscheepvaart, mits een paar wijzigingen. Welnu, de hierboven ten voordele van de nieuwe regeling opgesomde argumenten gelden ook inzake binnenscheepvaart, vermits ook op dit terrein de rechtvaardigheid eist dat de slachtoffers van een schadeverwekkend feit steeds op een forfaitair samengesteld fonds zouden kunnen rekenen. Het dient inderdaad nauwelijks gezegd dat ook in de binnenvaart het tot nu toe bestaande « gemengd abandon-stelsel », gesteund enerzijds op de waarde van het schip na het ongeval (waarde die dus eventueel tot nul kan dalen) en anderzijds op de voor bepaalde belangrijke vorderingen absolute limiet van 100 belgas pro ton, als voorbijgestreefd dient beschouwd. Hierbij komt ten overvloede nog, dat de laatste geciteerde limiet van 100 belgas pro ton ingevoerd werd bij de wet van 28 november 1928 : overduidelijk is dus wel, dat dit limietcijfer voorbijgestreefd is door de muntontwaarding.

Op de nu voorgestelde regeling inzake binnenscheepvaart zal worden teruggekomen bij de artikelgewijze bespreking.

### 1. De gevallen van beperking van de aansprakelijkheid.

Het nieuwe internationale Verdrag biedt het voordeel dat het de gevallen van beperkte aansprakelijkheid in een algemene formule samenvat. Voor de interne wetgeving dient dezelfde formule gehuldigd. Doch net als elke formule met algemene draagwijdte, moet ook deze enigszins toegelicht worden. Zulks zal geschieden bij de artikelsgewijze ontleding van de tekst.

Artikel 47, § 1, a), slaat op de schade die ontstaan is uit de dood of het letsel van met het schip vervoerde personen en op deze toegebracht aan de lading, de bagage en andere voorwerpen die zich aan boord bevinden, ongeacht de oorzaak van de schade of de hoedanigheid van de persoon die de schade heeft berokkend; littera a) betreft de schade berokkend aan alle andere personen en andere goederen en — wat van belang is — de inbreuk op enig recht, volgens een onderscheid dat betrekking heeft op de hoedanigheid van de persoon die de schade heeft berokkend en de omstandigheid waarin hij zich bevindt. Aldus kunnen een verplichting ontstaan uit een cognossement, de vergoedingen verschuldigd wegens een bij de uitvoering van het contract gepleegde nautische fout en de verplichting ontstaan uit de overeenkomsten gesloten of de operaties verricht door de kapitein buiten de haven van aanleg van het schip, zonder enigerlei schuld van de eigenaar, de reder of de bevrachter, zoveel inbreuken op de rechten van de schuldeisers betekenen.

Het verschil tussen het huidige stelsel en de regeling voorzien in het ontwerp van wet komt inzake beperkte aansprakelijkheid hierop neer dat :

a) het toepassingsgebied van de beperkte aansprakelijkheid verruimd wordt tot de gevallen van schade geleden door elke persoon en elk voorwerp en berokkend door de schuld van een zich niet op het schip bevindende persoon doch waarvoor de exploitant van het schip aansprakelijk is, voor zover evenwel de handeling betrekking heeft op de zeevaart, op het behandelen van het schip of op het laden, respectievelijk inschepen of lossen, respectievelijk ontschepen;

b) dorénavant ne sont plus couvertes par les dispositions nouvelles que les obligations légales d'enlèvement des épaves, ceci afin d'éviter que les indemnités de sauvetage soient comprises dans la limite de responsabilité. Par contre la cargaison enlevée est incorporée dans le système de la limitation;

c) il ne subsiste plus de doute sur le fait que le régime de la responsabilité limitée couvre également les dommages immatériels.

## 2. Les cas de responsabilité illimitée.

D'une façon générale la responsabilité du propriétaire du navire est illimitée sauf dans les cas de limitation prévus par le projet de loi.

D'une façon particulière, cette responsabilité est illimitée si elle trouve son origine dans une faute personnelle de l'auteur du dommage. Ce principe vaut aussi bien pour les propriétaires ou armateurs de navires que pour leurs préposés, exception faite cependant pour ceux assurant la navigation proprement dite (cfr. art. 48, § 2).

Echappent d'une façon explicite au régime de la limitation de la responsabilité :

a. les créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

b. les créances du capitaine, des membres d'équipage et des préposés de l'exploitant du navire, se trouvant à bord et au service du navire.

Les héritiers et ayants cause des personnes précitées y sont assimilés.

## 3. La limitation forfaitaire.

La grande innovation est incontestablement l'application intégrale de la limitation à forfait inspirée du droit anglais. En outre et ce par opposition au système actuellement en vigueur, la limitation s'applique à l'ensemble de créances nées d'un même événement.

La question de la limitation forfaitaire donne lieu à plusieurs corollaires :

a) La limitation ne s'opère pas de plein droit. Le bénéfice de son invocation est une faculté réservée au propriétaire ou à l'armateur lorsqu'il voit le montant des créances dépasser la limite fixée par la loi.

La limitation peut être invoquée par le propriétaire soit après la reconnaissance de sa responsabilité, soit avant celle-ci. Dans ce dernier cas le fait d'invoquer cette limitation n'implique pas une reconnaissance de responsabilité.

D'autre part, la limitation n'affecte nullement la créance même. En d'autres termes, l'institution de la responsabilité limitée signifie que le propriétaire n'est tenu pour une ou plusieurs créances qu'à concurrence d'un certain montant et non pas que la(les) créance(s) est(sont) automatiquement réduite(s) à la limite légale.

b) L'usage de cette faculté réservée au propriétaire s'exprimera en règle générale par la constitution d'un fonds unique de limitation après reconnaissance soit personnelle, soit contractuelle, soit encore judiciaire de sa responsabilité.

La constitution d'un fonds de limitation équivaut à un paiement global aux créanciers tombant sous le régime de la limitation de la responsabilité. Il ne convient pas de donner à la constitution de ce fonds le caractère d'un paiement

b) voortaan door de nieuwe bepalingen nog slechts zullen gedekt worden de wettelijke verplichtingen tot verwijdering van de wrakken, zulks om te vermijden dat de bergingslonen zouden begrepen worden in de beperking der aansprakelijkheid. Daarentegen wordt de weggehaalde lading opgenomen in het stelsel der beperking;

c) er verder geen twijfel meer bestaat omtrent het feit dat het stelsel van de beperkte aansprakelijkheid eveneens de immateriële schade dekt.

## 2. De gevallen van onbeperkte aansprakelijkheid.

In het algemeen is de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onbeperkt behoudens in de gevallen van beperking voorzien in het ontwerp van wet.

In het bijzonder is deze aansprakelijkheid onbeperkt indien zij haar oorsprong vindt in een persoonlijke schuld van de beschadiger. Dit principe geldt zowel voor de eigenaars of de reders van schepen als voor hun aangestelden, met uitzondering nochtans van hen die instaan voor de eigenlijke zeevaart (cfr. art. 48, § 2).

Vallen uitdrukkelijk buiten de toepassing van het stelsel van de beperking der aansprakelijkheid :

a. de vorderingen wegens hulp, berging of bijdrage in de averij-grosse;

b. de vorderingen van de kapitein, de leden van de bemanning en de aangestelden van de scheepsexploitant, die aan boord en in dienst van het schip zijn.

De erfgenamen en rechthebbenden van deze personen zijn met hen gelijkgesteld.

## 3. De forfaitaire beperking.

De grote nieuwigheid is stellig de integrale toepassing van de forfaitaire beperking ingegeven door het Engels recht. Bovendien, en zulks in tegenstelling met het thans geldende stelsel, is de beperking toepasselijk op de gezamenlijke vorderingen ontstaan uit een zelfde voorval.

Uit de forfaitaire beperking vloeien verschillende gevolgen voort :

a) De beperking geldt niet van rechtswege. Het inroepen ervan is een recht voorbehouden aan de eigenaar of aan de reder wanneer hij inziet dat het bedrag van de vorderingen de door de wet vastgestelde grens te boven gaat.

De beperking kan worden ingeroepen door de eigenaar, hetzij na de erkenning van zijn aansprakelijkheid, hetzij voordien. In dit laatste geval behelst het inroepen van deze beperking geen erkenning van aansprakelijkheid.

Anderzijds heeft de beperking geen invloed op de vordering zelf. Met andere woorden, het invoeren van de beperkte aansprakelijkheid betekent dat de eigenaar voor één of meer vorderingen slechts aansprakelijk is tot beloop van een bepaald bedrag en niet dat de vordering (vorderingen) automatisch verminderd wordt (worden) tot de wettelijke grens.

b) Het gebruik van dit aan de eigenaar voorbehouden recht zal in de regel tot uiting komen door de vestiging van een enig beperkingsfonds na hetzij persoonlijke ofwel contractuele of nog gerechtelijke erkenning van zijn aansprakelijkheid.

De vestiging van een beperkingsfonds staat gelijk met een globale betaling aan de schuldeisers, die onder het stelsel van de beperking der aansprakelijkheid vallen. Het pas niet aan de vestiging van dit fonds het karakter van een ver-

anticipatif ou d'un paiement à effet rétroactif, car pareille conception risquerait d'aboutir à l'instauration d'un privilège spécial non prévu par la loi.

c) Le fonds de limitation constitué après la reconnaissance de la responsabilité de l'armateur est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

d) Le système dorénavant applicable en droit belge sera celui de la « single liability ».

Ce problème se pose le plus souvent en cas d'abordage lorsqu'il y a responsabilité partagée. La limitation ne devra pas être invoquée pour chaque navire en cause mais en fonction du solde éventuel des créances réciproques.

e) Les montants de la limitation de la responsabilité diffèrent suivant la nature du dommage, les dommages matériels désignant tous les dommages autres que ceux résultant de la mort et/ou de lésions corporelles.

f) Au sein du fonds de limitation tout privilège est aboli. La répartition se fait entre les créanciers admis proportionnellement au montant de leurs créances, étant entendu que les créances seront imputées selon la nature du dommage, sur l'une ou l'autre partie du fonds.

#### 4. Champ d'application.

Le Gouvernement estime qu'il importe de ne pas restreindre le champ d'application des dispositions du Chapitre Premier du Livre II du Code de Commerce telles qu'elles résultent du présent projet de loi.

Elles seront appliquées par le tribunal belge sans égard à la nationalité des parties intéressées pour autant que les dispositions légales en matière de compétence judiciaire permettent de porter le litige devant ce tribunal.

Ainsi il ne sera pas fait usage des restrictions que l'article 7 (2) de la Convention de 1957 permet d'introduire dans le droit interne.

5. La question de la constitution et de la distribution du fonds de limitation ainsi que des règles de procédure, qui en application de l'article 4 de la Convention sous rubrique est confiée aux soins du législateur de chaque Etat contractant, formera l'objet d'un commentaire spécial sous un chapitre séparé.

#### ANALYSE PAR ARTICLE.

##### Article premier.

#### SECTION I.

##### La responsabilité des propriétaires de navires et la limitation de cette responsabilité.

##### Article 46.

L'article 46 reprend, sous une forme rédactionnelle modifiée, les principes du premier paragraphe de l'article 46 actuel.

Il s'ensuit que les dispositions qui sont à la source de la responsabilité du propriétaire sont entièrement maintenues avec l'intégralité de l'interprétation jurisprudentielle.

vroegde betaling ofwel van een betaling met terugwerkende kracht te verlenen, vermits dergelijke opvatting zou kunnen neerkomen op de invoering van een bijzonder niet bij de wet voorzien voorrecht.

c) Het beperkingsfonds gevestigd na de erkenning van de aansprakelijkheid van de reder dient uitsluitend ter vereffening van de vorderingen waaraan de beperking der aansprakelijkheid kan tegengesteld worden.

d) Het voortaan in Belgisch recht toepasselijk stelsel is dit van het « single liability ».

Dit probleem is meestal gesteld in geval van aanvaring wanneer er verdeelde aansprakelijkheid bestaat. De beperking zal niet hoeven ingeroepen te worden voor elk betrokken schip doch wel in functie van het eventueel bestaande saldo van de wederzijdse vorderingen.

e) De bedragen inzake beperking der aansprakelijkheid verschillen naargelang van de aard van de schade, met dien verstande dat onder zaakschade bedoeld wordt alle beschadiging behalve die ingevolge dood of letsel.

f) In het beperkingsfonds is alle voorrecht uitgesloten. De verdeling geschiedt onder de aanvaarde schuldeisers naar rato van het bedrag van hun vorderingen, met dien verstande dat de vorderingen, naar gelang van de aard van de schade op het een of ander deel van het fonds zullen worden aangerekend.

#### 4. Toepassingsgebied.

De Regering oordeelt dat het toepassingsgebied van de bepalingen van Hoofdstuk I van Boek II van het Wetboek van Koophandel zoals deze voortspruiten uit dit ontwerp van wet, niet hoeft beperkt te worden.

Zij zullen door de Belgische rechter worden toegepast ongeacht de nationaliteit van de betrokken partijen voor zover de wetsbepalingen inzake rechterlijke bevoegdheid veroorloven dat het geschil voor deze rechter ingeleid wordt.

Aldus zal er geen gebruik gemaakt worden van de beperkingen welke dank zij artikel 7 (2) van het Verdrag van 1957 in het intern recht kunnen worden ingevoerd.

5. Een afzonderlijk hoofdstuk zal speciaal de kwestie behandelen van de vestiging en van de verdeling van het beperkingsfonds alsmede van de procedureregelen die, bij toepassing van artikel 4 van het Verdrag onder rubriek overgelaten wordt aan de wetgever van elke verdragsluitende Staat.

#### ARTIKELSGEWIJZE ONTLEDING.

##### Artikel 1.

#### AFDELING I.

##### Aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen en beperking van die aansprakelijkheid.

##### Art. 46.

Artikel 46 neemt onder een gewijzigde redactievorm de principes van § 1 van het huidig artikel 46 over.

Hieruit volgt dat de bepalingen die aan de oorsprong liggen van de aansprakelijkheid van de eigenaar volkomen behouden blijven met geheel de jurisprudentiële interpretatie.

## Art. 47.

*Paragraphe premier.*

Ce paragraphe contient à la fois l'énumération des cas dans lesquels la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire est admise et la cause enlevant la possibilité d'invoquer cette limitation, à savoir, la faute personnelle du propriétaire.

La Convention de Bruxelles n'ayant pas apporté à cette faute une qualification il convient de ne pas la qualifier davantage dans le contexte de la loi nationale.

Les travaux préparatoires à la Convention contiennent sans doute des éléments utiles permettant aux tribunaux de définir ou d'interpréter la notion de « faute personnelle ».

Il va de soi que celui qui invoque les causes enlevant au propriétaire du navire le bénéfice de la limitation doit fournir la preuve de la faute personnelle et que celle-ci ne peut être opposée qu'à la personne en faute.

— Il a été déjà signalé que ce 1<sup>er</sup> paragraphe doit, quant aux causes de la responsabilité limitée, être interprété dans un sens aussi large que possible, tout comme l'article premier (1) de la Convention dont il est la réplique.

En conséquence sont couvertes par le régime de la limitation de la responsabilité, les indemnités dues en raison de l'inexécution des obligations résultant des connaissements, soit que celle-ci affecte matériellement p. ex. la cargaison, soit qu'elle aboutisse à une atteinte au patrimoine du propriétaire de la cargaison, le premier cas étant visé dans le littera a), le second cas dans le littera b) de l'article premier de la Convention.

Il en est de même de l'inexécution d'obligations découlant d'autres contrats ayant un rapport direct avec l'exploitation du navire p. ex. un contrat de remorquage ou encore un contrat conclu par le capitaine en dehors du port d'attache pour assurer d'une façon réelle la conservation du navire ou la continuation du voyage, pour autant que la nécessité de tels contrats ne provienne ni de l'insuffisance, ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage.

Ce point de vue a l'avantage de couvrir plusieurs cas de responsabilité limitée qui jusqu'à présent ont été prévus en termes explicites par la loi belge et pour lesquels il n'existe aucun motif péremptoire d'y déroger.

— L'expression « personne se trouvant à bord pour être transportée » doit être interprétée dans le sens large comme le texte anglais de la Convention le laisse apparaître : toute personne se trouvant à bord en vertu d'un contrat ou à la suite d'un arrangement contractuel (any person being carried in the ship).

D'autre part il importe de noter que les termes « se trouvant à bord » comprennent également les personnes ou biens se trouvant sur les accessoires d'un navire, par exemple l'échelle de pilote, les passerelles rabattables dans les poutres remontables et la passerelle ordinaire.

— Il est bien entendu que le mot « biens » contient une notion plus large que le mot « cargaison ».

— Il est clair que les termes utilisés au § 1 de l'article 47 et de l'article 48 doivent couvrir les mêmes catégories de personnes sinon l'on risque d'enlever indirectement au propriétaire etc... le bénéfice de la limitation si les créanciers s'attaquent directement et personnellement aux personnes ne pouvant pas invoquer la limitation.

## Art. 47.

*Eerste paragraaf.*

Deze paragraaf bevat tegelijkertijd de opsomming van de gevallen waarin de beperking der aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aanvaardt wordt en de oorzaak waardoor de mogelijkheid wordt ontzegd om deze beperking in te roepen, en wel de persoonlijke schuld van de eigenaar.

Daar voor het Verdrag van Brussel deze schuld niet werd verduidelijkt, past het ze ook niet meer te verduidelijken in het verband van de nationale wet.

De werkzaamheden ter voorbereiding van het Verdrag bevatten stellig nuttige gegevens, dank zij welke de rechter het begrip « persoonlijke schuld » zal kunnen omschrijven of verklaren.

Natuurlijk moet degene die de oorzaken inroept, waardoor de scheepseigenaar het voordeel der beperking verliest het bewijs van de persoonlijke schuld leveren en kan dit bewijs slechts aangevoerd worden tegen de schuldige persoon.

— Er werd reeds op gewezen dat deze eerste paragraaf, wat althans de oorzaken van de beperkte aansprakelijkheid betreft, dient geïnterpreteerd in de ruimst mogelijke zin, net als artikel één (1) van het Verdrag waarvan hij de weergave is.

Bijgevolg worden door het stelsel van de beperking der aansprakelijkheid gedekt de vergoedingen verschuldigd wegens de niet uitvoering van de verplichtingen ingevolge de cognossementen, hetzij dat zij materieel betrekking heeft bijvoorbeeld op de lading, ofwel dat zij neerkomt op een aantasting van het vermogen van de eigenaar van de lading, welk eerstgenoemd geval bedoeld is in littera a) en welk tweede geval voorzien is bij littera b) van artikel één van het Verdrag.

Dit geldt eveneens voor de niet-uitvoering van verplichtingen die voortvloeien uit andere contracten die in rechtstreeks verband staan met de exploitatie van het schip, bijvoorbeeld een sleepcontract of nog een contract gesloten door de kapitein buiten de aanleghaven om daadwerkelijk het behoud van het schip of de voortzetting van de reis te verzekeren, voor zover de noodzakelijkheid van dergelijke contracten niet het gevolg is van de ontoereikendheid of van het ingebreke blijven van de uitrusting of nog van de proviandering bij het begin van de reis.

Dit standpunt biedt het voordeel dat erdoor verscheidene gevallen van beperkte aansprakelijkheid worden gedekt die tot dusver in uitdrukkelijke bewoordingen door de Belgische wet werden voorzien en waarvoor er geen de minste afdoende reden tot afwijking bestaat.

— De uitdrukking « met het schip vervoerde personen » moet in de ruime betekenis verstaan worden zoals uit de Engelse tekst van het Verdrag blijkt : iedere persoon die zich aan boord bevindt krachtens een contract of ingevolge een contractuele schikking (any person being carried in the ship).

Verder dient opgemerkt dat de woorden « die zich aan boord bevinden » eveneens slaan op de personen of goederen die zich op het toebehoren van het schip bevinden b.v. de loodsladder, de opklapbare loopbruggen in de ophefbare boegen en de gewone loopbrug.

— Het is wel verstaan dat het woord « goederen » eveneens een ruimer begrip heeft dan het woord « lading ».

— Het staat vast dat de woorden gebezigd in § 1 van artikel 47 en van artikel 48 dezelfde categorieën van personen moet dekken zoniet loopt men het risico onrechtstreeks aan de eigenaar enz... het voordeel van de beperking te ontnemen indien de schuldeisers zich rechtstreeks en persoonlijk richten tot de personen die de beperking niet zouden kunnen inroepen.

Au sens de l'article 47, § 1 de la loi, le propriétaire, etc... du navire n'est responsable que des actes de ses préposés à savoir les personnes qui selon les notions valables en droit civil, fournissent leurs services au propriétaire etc... qui les choisit ou les accepte librement et sous la surveillance ou les ordres de qui ils exécutent leur travail ou leurs missions, ou qui a le droit de leur donner des instructions relatives à cette exécution.

Doivent en conséquence être considérés comme se trouvant sous la responsabilité du propriétaire : le capitaine, les membres de l'équipage, le pilote, le remorqueur — sauf dans le cas où il appert que celui-ci dirige la traîne — et les arri-meurs à condition que ces derniers et leur personnel sont effectivement placés sous les ordres de l'armement.

Si dans ce dernier cas l'arrimage est confié à une entreprise indépendante avec laquelle l'armateur a conclu un contrat de louage d'industrie ou de service, la condition de subordination n'est pas remplie et dès lors la limitation ne peut être invoquée.

Par la nature même des opérations, l'entretien et la réparation du navire — en dehors de ce qui est exécuté par l'équipage en cours de voyage — ne tombent pas sous l'application du régime de la responsabilité limitée.

La notion « administration du navire » étant traditionnellement établie par la doctrine et la jurisprudence maritimes aucune définition légale de cette notion n'est donnée.

Par contre il est intéressant de préciser que par le mot « transport », utilisé au littéra b) de ce paragraphe, il est entendu aussi bien le transport maritime lui-même qu'un transport tenant occasionnellement lieu d'un transport maritime.

#### Paragraphe 2.

Par lésions corporelles on entend également des lésions d'ordre psychique même sans origines somatiques.

#### Paragraphe 3.

Ce paragraphe a pour but de préserver le principe de la limitation de la responsabilité de tout participant à l'expédition maritime quelque soit le fondement juridique de cette responsabilité.

#### Paragraphe 4.

Ce paragraphe introduit la notion de « single liability » citée antérieurement.

#### Paragraphe 5.

Il convient de rappeler ici les commentaires donnés sous la rubrique « Généralités » 3, a) et b).

#### Paragraphe 6.

Ce paragraphe évoque le principe de la personnification du navire inexistant en droit belge. Il est toutefois utile de reprendre cette disposition de la Convention pour écarter toute tentative de dissociation de la responsabilité du propriétaire de celle du navire ou inversement.

#### Art. 48.

— Dans l'optique des auteurs de la Convention de Bruxelles de 1957, le bénéfice de la limitation doit être étendu à

Naar de zin van artikel 47, § 1, van de wet is de eigenaar enz... van het schip slechts aansprakelijk voor de handelingen van zijn aangestelden, met name de personen die naar de in het burgerlijk recht geldige begrippen hun diensten leveren aan de eigenaar enz... die ze kiest of vrij aanvaardt en onder wiens toezicht of bevelen zij hun werk of opdrachten uitvoeren of die het recht heeft hun instructies te geven betreffende die uitvoering.

De eigenaar moet bijgevolg geacht worden aansprakelijk te zijn voor : de kapitein, de leden van de bemanning, de loods, de sleper — behoudens in het geval waar blijkt dat deze de volledige sleeptrain bestuurt — en de stuwadoors op voorwaarde dat zij en hun personeel daadwerkelijk onder de bevelen van de rederij staan.

Zo in dit laatste geval de stuwing toevertrouwd is aan een zelfstandige onderneming waarmee de reder een contract van bedrijfs- of van dienstverhuur heeft gesloten, is de vereiste van ondergeschiktheid niet vervuld en kan dus de beperking niet ingeroepen worden.

Uiteraard, vallen het onderhoud en de herstelling van het schip — buiten wat door de bemanning tijdens de reis wordt uitgevoerd — niet onder toepassing van het stelsel van de beperkte aansprakelijkheid.

Het begrip « behandelen van het schip » wordt traditioneel bepaald door de zeevaartrechtsleer en -rechtspraak zodat hier geen wettelijke bepaling van dit begrip wordt gegeven.

Daarentegen is het van belang te verduidelijken dat onder het woord « vervoer » gebezigd onder littera b) van deze paragraaf, verstaan wordt zowel het zeevervoer zelf als het vervoer dat occasioneel als zeevervoer kan doorgaan.

#### Paragraaf 2.

Onder letsel wordt ook verstaan psychisch letsel zelfs zonder somatische oorsprong.

#### Paragraaf 3.

Deze paragraaf strekt ertoe het principe van de beperking der aansprakelijkheid te vrijwaren in het voordeel van iedere deelnemer aan de zeevaartexpeditie ongeacht de juridische grondslag van deze aansprakelijkheid.

#### Paragraaf 4.

Deze paragraaf voert het begrip « single liability », hier-voren vermeldt, in.

#### Paragraaf 5.

Er dient hier herinnerd aan de toelichting verstrekt onder de rubriek « Algemeenheden » 3, a) en b).

#### Paragraaf 6.

Deze paragraaf werpt het principe op van de verpersoonlijking van het schip, welk principe niet bestaat naar Belgisch recht. Het is evenwel nuttig deze bepaling van het Verdrag over te nemen om elke poging tot dissociatie van de aansprakelijkheid van de eigenaar van deze van het schip of omgekeerd af te wentelen.

#### Art. 48.

— In de geest van de auteurs van het Verdrag van Brussel van 1957, moet het voordeel van de beperking verruimd

d'autres personnes que le propriétaire du navire. Dans cette catégorie de bénéficiaires il y a non seulement les exploitants de navires autres que les propriétaires, à savoir l'armateur, l'armateur-gérant ou l'affrètement, mais également le capitaine, les membres de l'équipage et les autres préposés du propriétaire de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur-gérant. Il s'agit en effet d'éviter que l'exploitant du navire soit indirectement tenu à une responsabilité sans limite.

Le bénéfice de cette limitation est accordé dans les mêmes conditions que celles applicables aux propriétaires de navires, sauf l'exception prévue en faveur du capitaine, du pilote, et des membres de l'équipage, que même une faute personnelle ne peut empêcher d'invoquer la limitation de la responsabilité.

Les dispositions de la Convention à ce sujet forment l'objet de l'article 48.

Elles sont utiles dans la mesure où une certaine jurisprudence ou doctrine retiendrait, nonobstant le libellé de l'article 46, la faute personnelle des personnes, directement intéressées à l'exploitation du navire, autres que le propriétaire du navire.

— Quoiqu'il soit constant que dans la doctrine et la jurisprudence belges le pilote est considéré comme un membre temporaire de l'équipage ou un conseiller, le Gouvernement estime que pour éviter tout malentendu il convient de mentionner explicitement le pilote parmi les personnes pouvant éventuellement invoquer la limitation de la responsabilité.

— Les termes : « agir dans l'exercice de leurs fonctions » doivent être interprétés largement conformément au texte original rédigé en anglais « acting in the course of their employment ».

#### Art. 49.

Cet article énumère les cas échappant au régime de la responsabilité limitée.

La première catégorie de créances est dorénavant exclue afin d'éviter une incompatibilité avec certaines dispositions de la convention internationale de 1910 sur les abordages, reprises dans les articles 257 et suivants du Livre II du Code de Commerce.

La deuxième partie de cet article doit s'entendre dans le sens que les créances des héritiers et ayants droit ne sont soustraites au principe de la responsabilité limitée de l'armateur que pour autant qu'elles trouvent leur cause dans le chef du capitaine, des membres de l'équipage ou des préposés à bord.

Il est en outre utile de rappeler qu'en vertu de l'article 87 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime, la limitation de la responsabilité du propriétaire n'est pas applicable aux créances du marin, résultant des dispositions de ladite loi. L'article 87 précité, ne vise donc pas les capitaines des navires belges à l'égard de qui le propriétaire peut en conséquence toujours invoquer la limitation de responsabilité.

Le fait de prévoir dans l'article 49 les créances du capitaine ne peut dès lors pas être considéré comme constituant une dérogation aux dispositions de la loi de 1928 mais doit être considéré comme une garantie à donner aux capitaines des navires étrangers lorsque la loi du pavillon du navire ne permet pas d'invoquer la limitation à l'égard des créances du capitaine.

worden tot andere personen dan de scheepseigenaar. Onder deze categorie van gerechtigden komen niet alleen de exploitanten van schepen die geen eigenaar zijn voor, dus de reder, de rederbeheerder of de bevrachter, doch ook de kapitein, de leden van de bemanning en de andere aangestelden van de eigenaar van de bevrachter, van de reder of van de rederbeheerder. Er dient immers vermeden dat de exploitant van het schip onrechtstreeks zou gehouden worden tot een onbeperkte aansprakelijkheid.

Het voordeel van deze beperking wordt toegekend onder dezelfde voorwaarden als deze die gelden voor de scheepseigenaars, behoudens de uitzondering voorzien ten bate van de kapitein, van de loods en van de leden van de bemanning, wie zelfs een persoonlijke schuld niet kan verhinderen de beperking van de aansprakelijkheid in te roepen.

De bepalingen van het Verdrag dienaangaande zijn verwerkt in artikel 48.

Zij zijn nuttig voor zover een bepaalde rechtsleer of rechtspraak, in weerwil van de tekst van artikel 46, de persoonlijke schuld van de personen die rechtstreeks betrokken zijn bij de exploitatie van het schip, buiten de eigenaar van het schip, zou weerhouden.

— Hoewel het van constant gebruik is dat de Belgische rechtsleer en rechtspraak de loods als een tijdelijk lid van de bemanning of nog als een raadgever beschouwt, is de Regering de mening toegedaan dat ter vermindering van elk misverstand de loods uitdrukkelijk dient vermeld onder de personen die de beperking der aansprakelijkheid mogen invoeren.

— De woorden : « handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden » moeten ruim worden geïnterpreteerd overeenkomstig de originele in het Engels gestelde tekst « acting in the course of their employment ».

#### Art. 49.

In dit artikel worden de gevallen opgesomd die buiten de toepassing van het stelsel van de beperkte aansprakelijkheid vallen.

De eerste soort vorderingen wordt voortaan uitgesloten om onverenigbaarheid met bepaalde voorzieningen van het internationaal Verdrag van 1910 op de aanvaringen, opgenomen in de artikelen 257 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel te vermijden.

Het tweede deel van dit artikel dient begrepen in de zin dat de vorderingen van de erfgenamen en rechthebbenden slechts onttrokken worden aan het principe van de beperkte aansprakelijkheid van de reder voor zover de oorzaak ervan ligt in hoofd van de kapitein, van de leden van de bemanning of van de aangestelden aan boord.

Het past verder eraan te herinneren dat krachtens artikel 87 van de wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar niet toepasselijk is op de vorderingen van de zeeman, die ontstaan zijn ingevolge voornoemde wet. Voornoemd artikel 87 beoogt dus niet de kapiteins van de Belgische schepen tegenover wie derhalve de eigenaar steeds de beperking van de aansprakelijkheid kan invoeren.

Het feit dat in artikel 49 de vorderingen van de kapitein voorzien zijn kan derhalve niet betekenen dat er wordt afgeweken van de bepalingen van de wet van 1928, doch dient eerder beschouwd te worden als een waarborg ten voordele van de kapiteins van de vreemde schepen wanneer, krachtens de wet van het land waarvan hun schip de vlag voert, de beperking ten aanzien van de vorderingen van de kapitein niet kan worden ingeroepen.

*Art. 50.**Paragraphe premier.*

Aux commentaires d'ordre général formulés dans la première partie de cet exposé, il y a lieu d'ajouter ici les observations suivantes :

La Convention exprimant les montants de la responsabilité limitée en francs-or (dits francs Poincaré) d'une part, et devant l'obligation d'éviter dans les textes légaux toute expression en monnaie autre que nationale, d'autre part, le Gouvernement se trouvait placé devant l'alternative soit de traduire directement dans le texte légal en monnaie nationale les montants fixés par la Convention en francs-or et ce au taux actuel soit d'environ 3,33 francs belges pour un franc Poincaré, en prévoyant une délégation à l'exécutif pour adapter, si besoin en est, les chiffres à la fluctuation du cours du franc-or, soit d'exprimer les montants en termes d'équivalence.

Le Gouvernement a choisi la seconde formule car elle écarte toute possibilité de disparité due à des circonstances indépendantes de la volonté de l'exécutif. Elle permet au tribunal compétent d'effectuer lui-même des adaptations en fonction du cours du franc-or avant la constitution du fonds de limitation (voir article 52, § 6).

*Paragraphe 3.*

Comme il a été signalé dans la partie générale, cette disposition est une des innovations introduite par la nouvelle Convention qui abandonne la limitation en fonction d'un voyage au profit d'une limitation par événement. Il y aura dorénavant en principe autant de fonds de limitation qu'il y aura d'événements ayant causé des dommages dont le montant dépasserait les limites de responsabilité.

*Autres paragraphes.*

Sans commentaires.

*Art. 51.*

Cet article a pour objet de régler les rapports entre la saisie éventuelle d'un navire (loi du 4 septembre 1908 modifiée par celle du 4 décembre 1961) et les moyens dont dispose l'armateur responsable pour se libérer. Ces dispositions n'appellent pas de commentaires spéciaux.

## SECTION II.

**De la constitution du fonds de liquidation, compétence et procédure de liquidation.**

La procédure de liquidation forme actuellement l'objet des dispositions d'un article unique (53) se référant à plusieurs dispositions légales en matière de faillite.

Déjà lors de la rédaction du Livre II du Code de Commerce, le législateur était conscient de ce que la complexité des affaires maritimes rendait presque impossible le recours aux voies prescrites par le Code de procédure civile en matière de distribution par contribution.

En plus il convient — et surtout actuellement — de rendre la procédure de liquidation plus expéditive en prenant toutefois en considération les intérêts légitimes de chaque partie en cause. La procédure actuelle est bien assise et fer-

*Art. 50.**Paragraaf één.*

Bij de commentaren van algemene toelichting geformuleerd in het eerste deel van deze uiteenzetting dienen bovendien nog de volgende opmerkingen toegevoegd.

Daar in het Verdrag de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid in gouden franken (de zogeheten Poincaré-franken) worden uitgedrukt eensdeels en ten aanzien van de verplichting om de in de wetteksten elke andere weergave dan de nationale munt te vermijden anderdeels, stond de Regering voor het alternatief geplaatst : ofwel de door het Verdrag in goudfranken vastgestelde bedragen onmiddellijk in de wetteksten omzetten en zulks tegen de huidige koers, dus ongeveer 3,33 Belgische franken voor één Poincaré-frank, met dan delegatie aan de uitvoerende macht om zo nodig de cijfers aan de schommelingen van de koers van de goudfrank aan te passen, ofwel de bedragen in termen van gelijkwaardigheid uit te drukken.

De Regering koos de tweede formule omdat deze elke discrepantie, te wijten aan omstandigheden buiten de wil van de uitvoerende macht, uitschakelt. Daardoor kan de bevoegde rechter zelf de nodige aanpassingen doen overeenkomstig de notering van de goudfrank voor de vestiging van het beperkingsfonds (zie artikel 52, § 6).

*Paragraaf 3.*

Zoals in het algemeen gedeelte is aangestipt, vormt deze bepaling één van de innovaties die werden ingevoerd door het nieuwe Verdrag waarbij aan de beperking in functie van één reis wordt verzaakt ten bate van een beperking per voorval. Er zullen voortaan principieel zoveel beperkingsfondsen bestaan als er zich voorvallen zullen voordoen die schade hebben veroorzaakt waarvan het bedrag de perken van de aansprakelijkheid zou te boven gaan.

*Overige paragrafen.*

Zonder commentaar.

*Art. 51.*

Dit artikel strekt ertoe het verband te regelen tussen de eventuele inbeslagneming van een schip (wet van 4 september 1908, gewijzigd bij deze van 4 december 1961) en de middelen waarover de aansprakelijke reder beschikt om zich te bevrijden. Bij deze bepalingen hoort geen speciale commentaar.

## AFDELING II.

**Vestiging van het beperkingsfonds, bevoegdheid en vereffeningsprocedure.**

De vereffeningsprocedure ligt thans besloten in de bepalingen van een enig artikel (53) waarbij verwezen wordt naar verschillende wetsbepalingen inzake faillissement.

Reeds bij de redactie van Boek II van het Wetboek van Koophandel, was de wetgever er zich van bewust dat de ingewikkeldheid van de zeevaartangelegenheden een beroep op de bij het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering voorgeschreven rechtsmiddelen inzake verdeling bij omslag zo goed als onmogelijk maakte.

Bovendien past het — vooral thans — de vereffeningsprocedure te bespoedigen zonder echter daarbij de wettelijke belangen van elke betrokken partij uit het oog te verliezen. De huidige procedure is stevig gevestigd en wel ingeankerd in

mement ancrée dans les mœurs judiciaires. Elle ne paraît pas avoir donné lieu à des difficultés ni d'ordre juridique ni d'ordre pratique.

Ainsi le Gouvernement s'est efforcé de respecter autant que possible la procédure traditionnelle tout en l'adaptant aux exigences découlant de la Convention de 1957 qui, comme exposé ci-dessus, a instauré le système de fonds unique de limitation.

La procédure de liquidation, à introduire devant le Président du Tribunal de Commerce, dont la compétence ratione loci est déterminée par l'article 627, 10° du Code judiciaire, comprend trois étapes.

a) L'accomplissement des formalités aboutissant à l'ordonnance de l'ouverture de la procédure de liquidation (article 51, §§ 1 à 3, alinéa premier);

b) Les mesures préliminaires à la liquidation menant à l'ordonnance constatant la constitution du fonds de limitation (articles 52, §§ 3 à 6 et 53);

c) La liquidation proprement dite (articles 54, 54bis et 54ter).

Quant à la première série de dispositions, le Gouvernement a recherché une formule plus logique et plus complète pour les formalités à accomplir et les éléments à fournir par le débiteur invoquant la limitation de la responsabilité.

Dans la série des mesures préliminaires la désignation du juge-commissaire et du liquidateur vient logiquement en dernier lieu.

Bien que le premier alinéa du § 3 de l'article 52 marque la fin de la première étape, cet alinéa figure en tête des mesures préliminaires afin de souligner la continuité de la procédure et surtout de mettre l'accent sur le caractère expéditif de celle-ci.

En effet, il convient que l'admission à la caution ou à la garantie proposée, le délai de versement ou de la fourniture de la caution ou de la garantie, la fixation de la provision ainsi que la nomination du juge-commissaire et du liquidateur, soient prononcés dans l'ordonnance d'ouverture de la procédure.

Le § 4 du même article détermine les conséquences juridiques du dépôt des espèces ou de la constitution de la sûreté, lesquels forment l'objet d'un constat séparé du Président du tribunal de commerce.

Conformément aux considérations exprimées plus haut dans le chapitre relatif aux généralités, ni l'invocation de la limitation de la responsabilité ni même le versement des espèces ou la constitution de la sûreté, n'affecteront le patrimoine du requérant. C'est un acte d'autorité — l'ordonnance constatant le fonds de limitation — soustraira celui-ci au patrimoine formant gage de tous les créanciers du requérant. Cette ordonnance sera prononcée dès que le Président du Tribunal de Commerce aura réuni tous les éléments établissant la responsabilité du requérant. La preuve de cette responsabilité peut être fournie soit par un acte personnel soit par voie contractuelle soit encore par voie judiciaire. Dans le dernier cas la preuve peut faire l'objet d'un jugement prononcé par un autre tribunal que celui saisi de la procédure de liquidation. Le président agira sur rapport du juge-commissaire. Tel est le but visé par l'article 53.

Les articles suivants cristallisent l'état du fonds de liquidation et puisque la constitution de ce fonds équivaut à un paiement global il en résulte que les créances cessent de pro-

de rechtsgewoonten. Blijkbaar heeft zij geen aanleiding tot juridische of praktische bezwaren gegeven.

Aldus beijverde de Regering zich om zoveel mogelijk de traditionele procedure na te leven met aanpassing ervan nochtans aan de vereisten die voortspruiten uit het Verdrag van 1957 waarbij, zoals hiervoren uiteengezet, het stelsel van het enige beperkingsfonds werd ingevoerd.

Bij de vereffeningprocedure, die wordt ingeleid bij de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel wiens bevoegdheid ratione loci door artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek wordt bepaald, zijn drie fasen voorzien.

a) Het vervullen van de formaliteiten die leiden tot de beschikking tot instelling van de vereffeningprocedure (artikel 52, §§ 1 tot 3, eerste lid);

b) De aan de vereffening voorafgaande maatregelen die leiden tot de beschikking waardoor de vestiging van het beperkingsfonds wordt vastgesteld (artikel 52, §§ 3 tot 6, en 53);

c) De eigenlijke vereffening (artikelen 54, 54bis en 54ter).

Wat nu de eerste reeks bepalingen betreft, heeft de Regering een logischer en vollediger formule uitgedacht voor het vervullen van de formaliteiten en het verstrekken van de gegevens door de schuldenaar die de beperking der aansprakelijkheid inroept.

In het stel voorafgaande maatregelen komt de aanstelling van de rechter-commissaris en van de vereffenaar logischerwijze het laatst.

Hoewel lid één van § 3 van artikel 52 het einde betekent van de eerste fase komt deze alinea bovenaan de voorafgaande maatregelen voor om te wijzen op de continuïteit van de procedure en vooral om de nadruk te leggen op het expeditieve karakter ervan.

Het past immers dat de toegang tot de voorgestelde borgstelling of zekerheid, de termijn voor de betaling of van borg of zekerheidstelling, de vaststelling van de provisie alsmede de benoeming van de rechter-commissaris en van de vereffenaar in de beschikking tot instelling van de procedure worden uitgesproken.

Paragraaf 4 van hetzelfde artikel bepaalt de juridische gevolgen van het depot van de speciën ofwel van de waarborginstelling, die het voorwerp zijn van een afzonderlijke vaststelling door de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel.

Overeenkomstig de hiervoren onder het hoofdstuk betreffende de algemeenheden gedane overwegingen, zullen noch het inroepen van de beperking der aansprakelijkheid noch zelfs de storting van het geld of de waarborgstelling het vermogen van de verzoeker aantasten. Het geldt hier een overheidsdaad — de beschikking tot vaststelling van het beperkingsfonds — die dit fonds onttrekt aan het vermogen dat als pand dient voor alle schuldeisers van de verzoeker. Deze beschikking zal uitgesproken worden zodra de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel over alle gegevens beschikt waardoor de aansprakelijkheid van de verzoeker wordt uitgemaakt. Het bewijs van deze aansprakelijkheid mag geleverd worden, hetzij door een persoonlijke akte, hetzij contractueel, hetzij nog in rechte. In het laatste geval mag het bewijs het voorwerp zijn van een vonnis geveld door een andere rechter dan deze waarbij de vereffeningprocedure werd ingeleid. De Voorzitter zal handelen op verslag van de rechter-commissaris. Hiertoe strekt artikel 53.

De volgende artikelen kristalliseren de stand van het vereffeningfonds en vermits de vestiging van dit fonds neerkomt op een globale betaling vloeit hieruit voort dat de

duire des intérêts sauf si le fonds a été constitué par une caution (cfr. article 54, § 2).

L'état du fonds étant définitivement fixé dès l'ordonnance constatant la constitution de ce fonds, la loi prend soin de régler les cas limités de subrogation et ce en conformité avec les dispositions de la Convention internationale (cfr. article 54, § 3).

Le concordat judiciaire ou la faillite du requérant prononcé postérieurement à la constitution du fonds est sans effet sur le fonds constitué. (cfr. article 57, § 4).

Les articles 54bis et 54ter reprennent en essence les dispositions actuelles relatives à la déclaration, à la vérification et à la contestation des créances ainsi qu'à la répartition, et régissant la faillite, bien qu'il soit évident qu'il ne peut être question d'assimiler un propriétaire de navire invoquant la limitation de la responsabilité et constituant à cette fin un fonds de limitation à un failli ni même à un débiteur en difficulté de paiement.

L'ensemble de la procédure a été complétée par quelques dispositions complémentaires dont les plus importantes figurent à l'article 54ter §§ 2 et 3.

Le caractère expéditif de la procédure de liquidation trouve son expression la plus nette dans une série de dispositions que contient l'article 54quater du projet de loi et qui ont trait aux délais d'appel et aux voies de recours. Sauf pour le versement en espèces ou la fourniture de la sûreté qui formeront ultérieurement le fonds de constitution, le projet de loi n'entend pas intervenir dans le cours de la procédure. Le juge en décidera souverainement. Il est mieux à même de juger les intérêts en jeu en se laissant guider toutefois par le souci exprimé par le législateur que la procédure soit activée dans la plus grande mesure possible. Par contre, la loi interviendra dans le même but pour raccourcir les délais de recours contre les ordonnances du Président du Tribunal de Commerce et du juge-commissaire (article 54, quater, §§ 1 et 2).

Enfin, il importe de souligner la portée du dernier paragraphe de l'article 54, quater.

Toujours dans le souci d'activer la procédure de la liquidation, le texte du projet de loi réduit au minimum les recours contre les décisions du Président du Tribunal de Commerce marquant les étapes les plus importantes de la procédure de la constitution du fonds et de la liquidation de celui-ci.

Une exception est cependant prévue en ce qui concerne l'ordonnance constatant la constitution du fonds de limitation (art. 53).

En effet, tandis que les créanciers n'ont aucun intérêt à s'opposer aux opérations préparatoires à la constitution du fonds dont question à l'article 52 et dont le dépôt d'espèces ou de caution ne signifie qu'une garantie provisionnelle, il peut se faire que certains créanciers estiment devoir s'opposer à la constitution du fonds parce qu'ils veulent, bien que la limitation soit opposable à leurs créances, contester au propriétaire le droit d'invoquer cette limitation, et ce en dépit du fait que l'article 53 stipule que la constitution du fonds n'est permise que si la limitation est autorisée (voir également article 51).

On pourrait alléguer que ces créanciers n'ont strictement parlant aucun intérêt à opposer au constat de la constitution du fonds de limitation, car s'ils obtiennent un titre en vertu duquel le propriétaire est reconnu personnellement responsable du dommage dont ils réclament la réparation, ils peuvent en toute circonstance faire valoir leur titre au-delà du fonds de limitation. Il est néanmoins sou-

vorderingen ophouden intresten af te werpen behalve indien het fonds werd gevestigd door een borgstelling (cfr. artikel 54, § 2).

Eens dat de stand van het fonds definitief bepaald is bij de beschikking waarbij de vestiging van dit fonds is vastgesteld, zorgt de wet ervoor dat de beperkte gevallen van indeplaatsstelling geregeld worden, zulks overeenkomstig de bepalingen van het internationaal Verdrag (cfr. artikel 54, § 3).

Het gerechtelijk akkoord of het faillissement van de verzoeker uitgesproken na de vestiging van het fonds is zonder uitwerking op het gevestigde fonds. (cfr. artikel 57, § 4).

In de artikelen 54bis en 54ter worden de huidige bepalingen met betrekking tot de aangifte, de verificatie en de betwisting van de vorderingen alsmede tot de verdeling en tot regeling van het faillissement opgenomen, hoewel er natuurlijk geen sprake kan van zijn de scheepseigenaar die de beperking der aansprakelijkheid inroept en daartoe een beperkingsfonds vestigt gelijk te stellen met een gefailleerde noch zelfs met een schuldenaar die zich in betalingsmoeilijkheden bevindt.

Het geheel van de procedure werd aangevuld met enkele aanvullende bepalingen waarvan de voornaamste voorkomen in artikel 54ter §§ 2 en 3.

Het expeditieve karakter van de vereffeningprocedure komt duidelijker tot uiting in een stel bepalingen vervat in artikel 54quater, van het ontwerp van wet die betrekking hebben op de termijnen van beroep en op de middelen van verhaal. Behalve voor de storting in geld of de waarborgstelling die later het vestigingsfonds zullen vormen, wil het ontwerp van wet zich niet met het verloop van de procedure bemoeien. De rechter zal hierover soeverein beslissen. Hij is beter in staat om een oordeel te vellen over de op het spel staande belangen, maar met inachtneming toch van de bekommernis van de wetgever dat de procedure in de hoogst mogelijke mate zou bespoedigd worden. Daarentegen zal de wet met hetzelfde doel tussenkomen om de termijnen van beroep tegen de beschikkingen van de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel en van de rechter-commissaris in te korten (artikel 54, quater, §§ 1 en 2).

Ten slotte dient gewezen op de draagwijdte van de laatste paragraaf van artikel 54, quater.

Steeds uitgaande van de bezorgdheid om de vereffeningprocedure te bespoedigen, vermindert de tekst van het ontwerp van wet tot het minimum de beroepsmogelijkheden tegen de beslissingen van de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel die de voornaamste fazen uitmaken van de procedure tot vestiging en de vereffening van het fonds.

Een uitzondering is echter voorzien voor de beschikking waardoor de vestiging van het beperkingsfonds wordt vastgesteld (art. 53).

Inderdaad, terwijl de schuldeisers er geen enkel belang bij hebben zich te verzetten tegen de voorbereidende verichtingen tot vestiging van het fonds bedoeld in artikel 52 en waarvan het gelddeposito of de borgstelling slechts een provisionele waarborg betekent, kan het gebeuren dat sommige schuldeisers oordelen dat zij verzet moeten aantekenen tegen de vestiging van het fonds omdat zij, hoewel de beperking tegen hun vorderingen kan ingeroepen worden, de eigenaar het recht willen betwisten zich op deze beperking te beroepen, en zulks in weerwil van het feit dat artikel 53 bepaalt dat de vestiging van het fonds slechts toegelaten is indien de beperking is veroorloofd (zie eveneens artikel 51).

Men zou kunnen aanvoeren dat deze schuldeisers strikt gezien er geen belang bij hebben zich te verzetten tegen de vaststelling van de vestiging van het beperkingsfonds want, indien zij een bewijs bekomen dat de eigenaar persoonlijk aansprakelijk wordt erkend voor de schade waarvoor zij herstelling eisen, zij ten allen tijde hun bewijs mogen laten gelden buiten het beperkingsfonds. Het is niette-

haitable dans le but d'une saine distribution du fonds de liquidation de permettre cette opposition.

Il va de soi qu'il n'y a plus d'intérêt à vouloir s'opposer à la clôture de la procédure prévue à l'article 54ter, § 3.

### Article 2.

Puisque les articles 46 à 53 du Chapitre I<sup>er</sup> du Livre II du Code de Commerce ont été regroupés en deux Sections dont la première traite du problème de la responsabilité du propriétaire de navires et de la limitation de celle-ci et la deuxième de la Constitution du fonds et des règles de procédures, il convient de grouper les autres articles de ce chapitre dans une troisième Section qui contient sans modification les articles 55 à 57 actuels.

Ceux-ci ont un caractère général mais différent des autres articles du même chapitre. Tel est le but de l'article 2 du projet de loi.

### Article 3.

Cet article a pour but de remplacer les actuelles dispositions de l'article 273 du Code de Commerce par des dispositions destinées à couvrir une situation transitoire existant actuellement.

Cette situation transitoire existe parce que, à la demande de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, l'Institut international pour l'Unification du Droit privé prépare en ce moment un projet de traité qui réglementera la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure. Ce traité propre au secteur fluvial peut encore se faire attendre un certain temps, tandis que d'autre part, et comme il a déjà été dit ci-dessus, le remplacement des règles du droit maritime rend nécessaire une mesure immédiate sur le plan de l'article 273. Le Gouvernement s'est rallié ici à l'opinion qu'il vaudrait mieux concevoir les règles proposées, de telle manière qu'elles se rapprochent d'une part des règles internationales en préparation et d'autre part de législations récentes promulguées par certains Etats rhénans.

En conséquence, l'article proposé commence par reprendre le principe du nouveau régime de forfait tel qu'il sera valable pour la navigation maritime. Toutefois le paragraphe 4 de l'article 50 n'est pas repris en ce qui concerne la navigation intérieure parce que, les règles propres à celle-ci seront valables en matière de calcul de tonnage.

En outre puisque le règlement proposé pour la navigation intérieure ne peut s'appuyer formellement sur un traité international et qu'il n'est donc provisoirement pas indiqué de baser les montants limitatifs pour la navigation intérieure sur une valeur or internationalement convenue les montants énoncés dans l'article 73 sont exprimés en monnaie nationale.

En ce qui concerne la limitation de la responsabilité elle-même, on peut dire qu'en attendant un règlement international, des montants ont été retenus qui paraissent raisonnables, et qui pour les victimes d'un fait dommageable peuvent former une base acceptable d'indemnisation, tandis que d'autre part on a néanmoins essayé de maintenir l'inévitable augmentation de la limite de responsabilité dans des proportions telles que les charges d'assurance des propriétaires de bateaux restent équitables.

Il ne faut en effet pas perdre de vue que, si d'un côté l'augmentation de la limite de responsabilité accroît les charges

min wenselijk met het oog op een gezonde verdeling van het vereffeningsfonds dat deze verzetaantekening wordt toegestaan.

Vanzelfsprekend bestaat er geen belang meer zich te willen verzetten tegen de afsluiting van de procedure voorzien bij artikel 54ter, § 3.

### Artikel 2.

Vermits artikelen 46 tot 53 van Hoofdstuk I van het tweede Boek van het Wetboek van Koophandel werden samen gebracht in twee Afdelingen waarvan de eerste handelt over het probleem van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars en de beperking hiervan en de tweede over de oprichting van het fonds en de procesregeling, past het de overige artikelen van dat hoofdstuk te groeperen in een derde Afdeling, welke de huidige artikelen 55 tot 57 ongewijzigd bevat.

Deze artikelen hebben een algemene doch van de overige artikelen van hetzelfde hoofdstuk onderscheiden draagwijdte. Zulks is het opzet van artikel 2 van het wetsontwerp.

### Artikel 3.

Dit artikel heeft tot doel de huidige bepalingen van artikel 273 van het Wetboek van Koophandel te vervangen door bepalingen, die tot doel hebben een thans bestaande overgangssituatie te dekken.

Die overgangssituatie bestaat, omdat er door het Internationaal Instituut voor de eenmaking van het Privaatrecht, en dit in opdracht van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, voor het ogenblik gewerkt wordt aan een ontwerp van verdrag dat de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van binnenvaartuigen zal regelen. Dit aan de fluviale sector eigen verdrag kan echter nog geruime tijd op zich laten wachten, terwijl anderzijds, en zoals hoger reeds gezegd, de vervanging van de maritiemrechtelijke regeling een onmiddellijke actie nodig maakt op het plan van artikel 273. De Regering is hier uitgegaan van de opinie, dat het best zou zijn de nu voorgestelde regeling zodanig op te vatten, dat ze dicht komt te liggen bij de te verwachten internationale regeling enerzijds, en bij recent opgevatte wetgevingen van bepaalde Rijn-oeverstaten anderzijds.

Hierop gelet, begint het voorgestelde artikel met de principiële overname van het nieuwe, forfaitaire stelsel zoals dat voor de zeevaart zal gelden. Evenwel wordt de paragraaf 4 van artikel 50 niet overgenomen voor wat de binnenscheepvaart betreft, omdat de eigen regels inzake berekening van de tonnenmaat zullen gelden.

Bovendien worden de in artikel 273 opgeheven bedragen in nationale munt gelezen vermits de voorgestelde regeling voor de binnenvaart niet formeel op een internationaal verdrag kan steunen en het dus voorlopig niet aangewezen is de limitatiebedragen voor de binnenvaart op een internationaal overeengekomen goudwaarde te steunen.

Wat nu de aansprakelijkheidslimieten zelf betreft, kan worden gezegd dat in afwachting van de internationale regeling bedragen werden weerhouden die redelijk schenen, en die voor de slachtoffers van een schadeverwekkend feit een aanvaardbare basis voor vergoeding kunnen vormen, terwijl anderzijds toch getracht werd de onvermijdelijke verhoging van de aansprakelijkheidslimiet binnen zodanige perken te houden, dat de verzekeringslasten van de scheepseigenaars verhoudingsgewijs gepast blijven.

Men dient inderdaad niet uit het oog te verliezen dat zo de verhoging van de aansprakelijkheidslimiet langs de ene kant

du propriétaire de bateau, ceci est compensé d'un autre côté par une plus grande possibilité de récupération en cas d'accident sans faute personnelle. Les montants proposés se trouvent d'ailleurs encore en dessous des chiffres qui ont été mis en vigueur par d'autres législations d'Etat rhénans qui appliquent déjà maintenant le régime forfaitaire.

Il pouvait difficilement en être autrement, compte tenu du fait que l'adaptation actuellement proposée doit partir de chiffres très bas.

En ce qui concerne le poussage, la règle introduite stipule que si le pousseur ou le cargo-pousseur au moment du fait dommageable, forme un convoi avec des unités poussées, la limite de responsabilité est calculée globalement. Cette règle existe déjà en droit néerlandais et suisse; en droit belge aussi un règlement de cette question est devenu indispensable, parce que des convois poussés naviguent déjà sur les voies d'eau intérieures belges, alors que la loi ne parle pas jusqu'à présent de cette nouvelle technique de navigation. La règle proposée, qui sera très vraisemblablement consacrée aussi dans une convention internationale, offre une solution logique. Le « risque d'exploitation » propre à un convoi poussé dépend en effet dans une large mesure du volume occupé sur la voie navigable. Et ce volume est déterminé par le convoi accouplé et non par les unités dont il est composé. En fait on peut présenter les choses de manière telle que le convoi poussé ne forme qu'une seule unité de transport, dont l'unité poussante constitue la puissance de propulsion et dont la capacité de chargement des unités poussées, le cas échéant ensemble avec la capacité du cargo-pousseur forment le tonnage.

Des comparaisons avec un convoi remorqué sont ici irrelevantes parce que dans cette technique les bateaux remorqués restent non seulement pourvus d'un équipage mais gardent aussi dans une certaine mesure une possibilité de manœuvre nautique propre.

\* \* \*

Les amendements proposés par le Conseil d'Etat et qui sont d'ordre formel ont été apportés au texte du projet de loi à l'exception de deux. Le Gouvernement considère le maintien du § 6 (devenu § 5) de l'article 50 du projet très utile afin de marquer le lieu entre les dispositions de principe des articles 46 à 50 et celles concernant la constitution du fonds de limitation visées aux articles 52 et suivants.

D'autre part il préfère qu'on reprenne, à des fins utiles, in extenso les dispositions de l'article 1026 du Code judiciaire (voir art. 52, § 1, deuxième alinéa du projet) que de renvoyer à cet article.

\* \* \*

Tel est, Mesdames, Messieurs, le projet de loi que le Gouvernement à l'honneur de soumettre à vos délibérations.

*Le Ministre des Communications,*

F. DELMOTTE.

*Le Ministre de la Justice,*

A. VRANCKX.

voor de scheepseigenaar de lasten verhoogt, daar langs de andere kant de veel betere recuperatiemogelijkheid tegenover staat in geval van ongeval zonder eigen fout. De voorgestelde bedragen liggen trouwens nog onder de cijfers die door andere wetgevingen van Rijnoversteden, die nu reeds het forfaitair stelsel toepassen, van kracht werden verklaard.

Dit kon ook moeilijk anders, rekening houdend met het feit dat de nu voorgestelde aanpassing dient te vertrekken van zeer lage cijfers.

Voor wat de duwvaart aangaat, wordt de regel ingevoegd dat zo de duwboot of het duwvrachtschip op het ogenblik van het schadeverwekkend feit vast in duwconvooi verbonden is met geduwde eenheden, de aansprakelijkheidslimiet globaal berekend wordt. Deze regel bestaat reeds in Nederlands en Zwitsers recht; ook in Belgisch recht is een regeling van deze kwestie onontbeerlijk geworden, omdat op de Belgische binnenwateren reeds duwconvoeien varen, terwijl de wet tot nu toe stilzwijgend aan deze nieuwe vaartechniek voorbij ging. De voorgestelde regel, die zeer waarschijnlijk in de toekomst ook in een internationale conventionele tekst zal vastgelegd worden, biedt een logische oplossing. Het « bedrijfsgevaar » eigen aan een duwconvooi is inderdaad in ruime mate afhankelijk van het volume dat ingenomen wordt op de waterweg. Welnu, dat volume wordt bepaald door het gekoppelde convooi, en niet door de eenheden waaruit het is samengesteld. Feitelijk kan men de zaken zo voorstellen dat het duwconvooi slechts één enkele transporteenheid vormt, waarvan de opduwende eenheid de voortstuwingskracht uitmaakt en waarvan, de laadcapaciteit van de geduwde eenheden, in voorkomend geval samen met de capaciteit van het duwvrachtschip, de laadruimte vormen.

Vergelijkingen met een sleepconvooi gaan hier niet op, omdat in deze techniek de gesleepte schepen niet alleen bemand blijven, doch ook in bepaalde maat een eigen nautische handelbaarheid behouden.

\* \* \*

De amendementen, welke door de Raad van State zijn voorgesteld geworden en van vormelijke aard zijn, werden, in de tekst van het wetsontwerp aangebracht op twee uitzonderingen na. De Regering vindt het behoud van paragraaf 6 (nu paragraaf 5) van artikel 50 van het wetsontwerp zeer nuttig om duidelijk de band tussen de principiële bepalingen van artikelen 46 tot 50 en deze betreffende de oprichting van het beperkingsfonds bedoeld in artikelen 52 en volgende aan te tonen.

Anderzijds verkiest hij dat nuttigheidshalve de bepalingen van artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek in extenso worden aangehaald (zie artikel 52, § 1, tweede lid, van het ontwerp) dan wel dat naar dat artikel wordt verwezen.

\* \* \*

Ziedaar, Mevrouwen, Mijne Heren, de toedracht van het ontwerp van wet dat de Regering de eer heeft U ter stemming voor te leggen.

*De Minister van Verkeerswezen,*

F. DELMOTTE.

*De Minister van Justitie,*

A. VRANCKX.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 10 décembre 1970, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif à la modification des titres II et X du livre II du Code de commerce », a donné le 20 mars 1972 l'avis suivant :

## Observations générales.

Lors de la signature, le 10 octobre 1957, de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, le Gouvernement a fait usage des réserves prévues au protocole de signature de cette convention, à savoir :

1. réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup> (c) de la Convention;
2. réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de la responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge;
3. choix dans la façon dont la Convention internationale obtiendra force de loi sur le plan du droit interne.

Selon l'exposé des motifs, le Gouvernement n'a pas l'intention d'user de la faculté que lui donne la deuxième réserve qu'il a formulée.

Il en résulterait que « de ce fait, les navires de moins de 300 tonneaux de jauge seront soumis au régime général de la limitation de responsabilité comme s'ils avaient ce tonnage ».

Le Gouvernement ne pourra cependant pas renoncer entièrement, lors de la ratification du Traité, à la deuxième réserve qu'il a formulée. En effet, en vertu de l'article 271 du titre X du Code de commerce, les bâtiments de moins de 25 tonneaux sont assimilés à des bateaux. Leur seront donc applicables, les dispositions relatives aux bateaux, contenues à l'article 273 nouveau du titre X, livre II du Code de commerce (article 2 du projet) et non celles qui sont relatives aux navires, comme l'impliquerait la Convention en l'absence de réserve.

Quelle que soit l'intention du Gouvernement quant à la suite qu'il entend donner aux deux autres réserves, il conviendrait d'en informer clairement les Chambres législatives.

\*\*\*

Par ailleurs, l'article 7, alinéa 2, de la Convention internationale précitée dispose également que tout Etat contractant aura le droit d'exclure du bénéfice de la Convention, notamment, tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ne bat pas pavillon de l'un de ces Etats contractants.

Le projet soumis au Conseil d'Etat ne fait pas usage, ainsi que le note l'exposé des motifs, des restrictions que l'article 7, alinéa 2, précité, permettrait d'introduire dans le droit interne.

Or, un problème particulier se pose, qui pourrait peut-être rendre souhaitable l'utilisation de la faculté que laisse l'article 7, alinéa 2, de la Convention du 10 octobre 1957.

Aux termes de l'article 16 de cette Convention, « La Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924 ».

Il en résulte que la Belgique restera tenue d'appliquer la Convention de 1924 dans ses relations avec les Etats qui seraient parties à cette dernière mais qui ne le seraient pas à la nouvelle convention. La loi en projet ne pourra donc pas être appliquée dans tous les cas sans violation des obligations internationales, à moins que des dispositions particulières ne soient prévues.

Il n'appartient pas au Conseil d'Etat de choisir, parmi les solutions possibles, celle qui répondrait le mieux aux exigences complexes de la situation.

\*\*\*

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 10<sup>e</sup> december 1970 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de wijziging van titels II en X van boek II van het Wetboek van koophandel », heeft de 20<sup>e</sup> maart 1972 het volgend advies gegeven :

## Algemene opmerkingen.

Bij de ondertekening, op 10 oktober 1957, van het Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, heeft de Regering gebruik gemaakt van het in het protocol van ondertekening bepaalde voorbehoud, met name :

1. het recht om de toepasselijkheid van artikel 1, § 1 (c) van het Verdrag uit te sluiten;
2. het recht om ten aanzien van schepen van minder dan 300 ton het stelsel van beperking der aansprakelijkheid bij nationale wetgeving te regelen;
3. keuze van de wijze waarop het Internationaal Verdrag kracht van wet zal krijgen in het interne recht.

Volgens de memorie van toelichting ligt het niet in de bedoeling van de Regering gebruik te maken van het recht dat zij aan het door haar gemaakte tweede voorbehoud ontleent.

Het gevolg hiervan is in de memorie van toelichting als volgt geformuleerd : « Daardoor zullen de schepen van minder dan 300 tonnenmaat aan de algemene regeling inzake de beperking der aansprakelijkheid onderworpen worden net alsof zij deze inhoud hadden ».

Toch zal de Regering bij de bekrachtiging van het Verdrag niet geheel van haar tweede voorbehoud kunnen afzien. Krachtens artikel 271 van titel X van het Wetboek van koophandel worden vaartuigen van minder dan 25 ton immers met binnenschepen gelijkgesteld. Op die vaartuigen zullen dus van toepassing zijn de bepalingen betreffende de binnenschepen, neergelegd in het nieuwe artikel 273 van titel X, boek II, van het Wetboek van koophandel (artikel 2 van het ontwerp) en niet die betreffende de zeeschepen, zoals het Verdrag zou impliceren indien er geen voorbehoud was gemaakt.

Wat de Regering ook wil doen met het voorbehoud op de twee andere punten, zij behoort de Wetgevende Kamers daaromtrent duidelijk voor te lichten.

\*\*\*

Artikel 7, tweede lid, van het meergenoemde Internationaal Verdrag bepaalt overigens ook, dat iedere verdragsluitende Staat het recht heeft het door het Verdrag toegekende voordeel te ontzeggen, onder meer aan enige niet-verdragsluitende Staat of aan enige persoon die niet zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf in een verdragsluitende Staat heeft, of aan enig schip ten aanzien waarvan beperking van de aansprakelijkheid wordt nagestreefd, indien dit schip niet de vlag voert van een verdragsluitende Staat.

Zoals de memorie van toelichting zegt maakt het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp geen gebruik van de beperkingen welke dank zij artikel 7, tweede lid, in het interne recht kunnen worden ingevoerd.

Er rijst echter een bijzonder probleem dat misschien toch een aanleiding zal moeten worden om gebruik te maken van de in artikel 7, tweede lid, van het Verdrag van 10 oktober 1957 opengelaten mogelijkheid.

Artikel 16 van dat Verdrag bepaalt : « Voor wat betreft de betrekkingen tussen de Staten die dit verdrag bekrachtigen of er toe toetreden, vervangt dit het Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regels nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, getekend te Brussel op 25 augustus 1924, dat in zo verre buiten werking treedt ».

Hieruit volgt dat België gehouden zal blijven het Verdrag van 1924 toe te passen in zijn betrekkingen met de Staten die bij dat Verdrag maar niet bij het nieuwe verdrag partij mochten zijn. De ontwerp-wet zal dus niet in alle gevallen kunne worden toegepast zonder schending van de internationale verplichtingen, tenzij bijzondere bepalingen voorhanden zijn.

Het komt de Raad van State niet toe, uit de mogelijke oplossingen die te kiezen welke het best tegemoetkomt aan de complexe eisen van de situatie.

\*\*\*

Divers articles introduits par le projet dans la législation nationale, et qui constitueraient la section première du chapitre 1<sup>er</sup> du titre II du livre II du Code de commerce, reproduisent le texte de la Convention. C'est la raison pour laquelle, en ce qui concerne ces dispositions, le Conseil d'Etat s'abstient de faire des observations.

\*\*\*

Le Conseil d'Etat a modifié la rédaction d'un certain nombre d'articles du projet. Il va de soi que le Gouvernement, s'il adopte ces textes, devra revoir les références faites à ces articles par d'autres dispositions du projet.

### Observations particulières.

#### Intitulé.

Pour mieux préciser la portée du projet, il est proposé de rédiger l'intitulé en ces termes :

« Projet de loi modifiant le livre II du Code de commerce, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ».

#### Article 1<sup>er</sup>.

L'article 1<sup>er</sup> remplace sans réserves le chapitre 1<sup>er</sup> du titre II du livre II du Code de commerce, qui comprend les articles 46 à 57, ce qui, contrairement aux intentions du Gouvernement, entraîne l'abrogation des articles 55 à 57.

Il est proposé de rédiger l'article 1<sup>er</sup> comme suit et de le subdiviser en sections et sous-sections :

« Article 1<sup>er</sup>. — Les articles 46 à 54 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Section 1<sup>re</sup>. — De la responsabilité des propriétaires de navires et de la limitation de cette responsabilité.

#### Article 46.

Section 2. — De la constitution du fonds de limitation, de la compétence et de la procédure de liquidation.

Sous-section 1<sup>re</sup>. — Dispositions générales et constitution du fonds.

#### Article ...

Sous-section 2. — De la déclaration, de la vérification et de la contestation des créances.

#### Article ...

Sous-section 3. — De la répartition du fonds de limitation.

#### Article ...

Sous-section 4. — Des voies de recours.

#### Article ... »

Aux deux sections qui précèdent devrait être ajoutée une section 3 intitulée « Dispositions générales » et comprenant les articles 55 à 57 précités du livre II du Code de commerce.

A cette fin, il est proposé d'insérer dans le projet un article 2 nouveau rédigé en ces termes :

« Les articles 55 à 57 du livre II du même Code sont groupés dans une section 3 du chapitre 1<sup>er</sup>, intitulée « Dispositions générales. » », ce qui entraînera le changement de numérotation des articles 2 et 3 du projet.

L'article 2 du projet appelle, en outre, une observation particulière qui sera formulée à la fin de l'avis.

\*\*\*

In een aantal artikelen welke het ontwerp in 's lands wetgeving invoegt en die de eerste afdeling van hoofdstuk I van titel II van boek II van het Wetboek van koophandel zouden vormen, wordt de tekst van het Verdrag overgenomen. Om die reden wenst de Raad van State geen opmerkingen over de vorm van die bepalingen te maken.

\*\*\*

De Raad heeft de redactie van een aantal artikelen van het ontwerp gewijzigd. Het spreekt vanzelf dat de Regering, als zij die teksten aanneemt, de verwijzingen naar die artikelen in andere bepalingen van het ontwerp zal moeten aanpassen.

### Bijzondere opmerkingen.

#### Opschrift.

Om de strekking van het ontwerp juist aan te geven redigere men het opschrift als volgt :

« Ontwerp van wet tot wijziging van boek II van het Wetboek van koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen ».

#### Artikel 1.

Artikel 1 vervangt zonder voorbehoud hoofdstuk I van titel II van boek II van het Wetboek van koophandel, bevattende de artikelen 46 tot 57, hetgeen, in strijd met wat de Regering bedoelt, de opheffing van de artikelen 55 tot 57 tot gevolg heeft. Voorgesteld wordt, artikel 1 als volgt te redigeren en het in te delen in afdelingen en onderafdelingen :

« Artikel 1. — De artikelen 46 tot 54 van boek II van het Wetboek van koophandel worden door de volgende bepalingen vervangen :

« Afdeling 1. — Aansprakelijkheid van eigenaars van schepen en beperking van die aansprakelijkheid.

#### Artikel 46.

Afdeling 2. — Vorming van het beperkingsfonds, bevoegdheid en vereffeningsprocedure.

Onderafdeling 1. — Algemene bepalingen en vorming van het fonds.

#### Artikel ...

Onderafdeling 2. — Aangifte, verificatie en betwisting van schuld-vorderingen.

#### Artikel ...

Onderafdeling 3. — Verdeling van het beperkingsfonds.

#### Artikel ...

Onderafdeling 4. — Rechtsmiddelen.

#### Artikel ... ».

Aan de twee voorafgaande afdelingen zou een afdeling 3 « Algemene bepalingen » moeten worden toegevoegd, waarin de reeds genoemde artikelen 55 tot 57 van boek I van het Wetboek van koophandel worden opgenomen.

Daarom stelt de Raad voor, in het ontwerp een nieuw artikel 2 in te voegen, geredigeerd zoals hieronder is aangegeven. De huidige artikelen 2 en 3 van het ontwerp moeten dan worden vernummerd.

Bij artikel 2 van het ontwerp is overigens een bijzondere opmerking te maken. Zie hiervoor het slot van het advies.

« Artikel 2. — De artikelen 55 tot 57 van het boek II van hetzelfde Wetboek worden samengebracht in een afdeling 3 van hoofdstuk I, onder het opschrift « Algemene bepalingen ».

\*\*\*

*Article 47 nouveau.*

L'article 47, qui reproduit l'article 1<sup>er</sup> (3) de la Convention, contient deux fautes de frappe. Il faut lire, en effet, : « ... lui est reconnu ... », et « ... ou de celle de personnes dont il doit répondre ».

*Article 49 nouveau.*

Au b, il faut remplacer les mots « ainsi qu'aux créances de leurs héritiers » par les mots « ni aux créances de leurs héritiers ».

Les deux derniers alinéas de l'exposé des motifs concernant l'article 49 manquent de clarté et devraient être revus.

*Article 50 nouveau.*

L'article 50 du projet indique les montants auxquels la responsabilité peut être limitée. Il la limite à une somme totale représentant en monnaie nationale l'équivalent de 1 000 francs (§ 1<sup>er</sup>, a) ou de 3 100 francs (§ 1<sup>er</sup>, b), selon le cas.

Le paragraphe 3 porte :

« Le franc mentionné au § 1<sup>er</sup> est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin ».

Le projet reprend la définition que la Convention applique à un franc conventionnel, correspondant au « franc Poincaré ».

Dans notre législation, il convient d'utiliser le terme franc dans son sens légal. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de rédiger le texte en faisant appel à une unité de compte — dont la valeur est celle donnée par la Convention au « franc Poincaré » — qui devra être convertie en francs belges.

Le texte suivant est proposé :

« Article 50. — § 1<sup>er</sup>. Le montant auquel la responsabilité peut être limitée est égal à la valeur monétaire en francs belges du nombre déterminé ci-après d'unités de compte consistant en soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin ».

a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, par tonneau de jauge du navire, 1 000 unités de compte;  
b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, par tonneau de jauge du navire, 3 100 unités de compte;  
c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, par tonneau de jauge du navire, 3 100 unités de compte dont la première partie de 2 100 unités de compte par tonneau de jauge est exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 unités de compte par tonneau de jauge du navire est affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois... (le surplus comme au § 1<sup>er</sup>, c, du projet, sauf la correction suivante : le solde impayé de celles-ci vient en concurrence).

§ 2. ... (comme au projet).

§ 3. ... (comme au § 4 du projet).

§ 4. ... (comme au § 5 du projet).

§ 5. ... (comme au § 6 du projet) ».

*Article 51 nouveau.*

Par analogie avec l'article 5 (1) de la Convention, il est proposé de remplacer les mots « en vertu de l'article 47 » par les mots « en vertu du présent chapitre ».

*Articles 52 et 53.*

Les principes fondamentaux de la constitution du fonds de limitation sont imparfaitement exprimés par les articles 52 et 53.

Aux termes de l'article 52 : « Le propriétaire du navire qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité, définie à la section I du présent chapitre, doit présenter une requête au président du Tribunal de commerce d'Anvers, aux fins d'ouvrir une procédure de liquidation ».

Or, il ressort, tant des travaux préparatoires de la Convention elle-même que de l'exposé des motifs du projet, que le propriétaire du

*Nieuw artikel 47.*

In artikel 47, waarin artikel 1 (3) van het Verdrag is overgenomen, staan twee tikfouten. In de Franse tekst moet worden gelezen : « ... lui est reconnu ... », en « ... ou de celle de personnes dont il doit répondre ».

*Nieuw artikel 49.*

In de Franse tekst onder b moeten de woorden « ainsi qu'aux créances de leurs héritiers » worden vervangen door « ni aux créances de leurs héritiers ».

De laatste twee alinea's van de memorie van toelichting met betrekking tot artikel 49 zijn niet voldoende duidelijk en moeten worden herzien.

*Nieuw artikel 50.*

Dit artikel bepaalt tot welke bedragen de aansprakelijkheid beperkt kan worden, namelijk tot « een totaal bedrag dat in nationale munt omgerekend neerkomt op 1 000 franken (§ 1, a) of op 3 100 franken » (§ 1, b) naar gelang van het geval.

Paragraaf 3 bepaalt :

« De frank vermeld in § 1 wordt geacht betrekking te hebben op een eenheid, bestaande uit vijftienzig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn ».

Het ontwerp gebruikt de definitie die het Verdrag heeft van een conventionele frank, overeenkomend met de « franc Poincaré ».

In onze wetgeving dient te worden gewerkt met de term frank in zijn wettelijke betekenis. De Raad van State stelt derhalve voor de tekst zo te stellen, dat een in Belgische frank om te rekenen reken-eenheid wordt gehanteerd, waarvan de waarde die is welke het Verdrag aan de « franc Poincaré » geeft.

De volgende tekst wordt in overweging gegeven :

« Artikel 50. — § 1. Het bedrag tot herwelk de aansprakelijkheid kan worden beperkt, is gelijk aan de monetaire waarde in Belgische frank van het hierna bepaalde aantal rekenenheden bestaande in vijf-enzigst en een halve milligram goud van een gehalte van negen-honderd duizendste fijn ».

a) wanneer het voorval slechts goederenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnenmaat van het schip, 1 000 rekenenheden;

b) wanneer het voorval slechts personenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnenmaat, 3 100 rekenenheden;

c) wanneer het voorval zowel personenschade als goederenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnenmaat, 3 100 rekenenheden, van welk bedrag een eerste gedeelte van 2 100 rekenenheden per eenheid tonnenmaat uitsluitend bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van personenschade en een tweede gedeelte van 1 000 rekenenheden per eenheid tonnenmaat bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van goederenschade; is evenwel het eerste gedeelte onvoldoende voor de volledige betaling der vorderingen uit hoofde van personenschade, dan deelt het onbetaalde saldo van deze vorderingen met de vorderingen uit hoofde van goederenschade naar evenredigheid mede in het tweede gedeelte van het fonds.

§ 2. ... (zoals in het ontwerp).

§ 3. ... (zoals in § 4 van het ontwerp).

§ 4. ... (zoals in § 5 van het ontwerp).

§ 5. ... (zoals in § 6 van het ontwerp).

*Nieuw artikel 51.*

Naar analogie van artikel 5 (1) van het Verdrag vervange men de woorden « krachtens artikel 47 » door de woorden « krachtens dit hoofdstuk ».

*Artikelen 52 en 53.*

De grondbeginselen inzake de vorming van het beperkingsfonds zijn niet naar behoren tot uiting gebracht in de artikelen 52 en 53.

Artikel 52 bepaalt : « De scheepseigenaar die het voordeel wil genieten van de aansprakelijkheidsbeperking, zoals vastgesteld is in afdeling I van dit hoofdstuk, moet een verzoekschrift richten tot de voorzitter van de Rechtbank van koophandel te Antwerpen, ten einde een vereffeningsprocedure in te stellen ».

Zowel uit de voorbereidende werkzaamheden van het Verdrag zelf als uit de memorie van toelichting bij het ontwerp blijkt echter, dat de

navire peut demander la limitation de sa responsabilité au montant maximum fixé par la Convention devant le juge saisi d'un litige. Pour opposer la limitation de sa responsabilité, il ne doit pas nécessairement faire constituer le fonds de limitation. Il n'est donc pas exact de dire que le propriétaire de navire « qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité » doit introduire une requête auprès du président du Tribunal de commerce d'Anvers. En réalité, la requête n'est qu'une des phases de la procédure de constitution du fonds, mode de paiement global qui libérera le propriétaire du navire.

L'article 53, de son côté, dispose : « Lorsqu'il est établi que le propriétaire est autorisé par le tribunal compétent à limiter sa responsabilité et que celle-ci est reconnue, les sommes déposées ou la sûreté fournie, conformément au § 5 de l'article 52, sont érigées en fonds de limitation unique ».

Or, une décision d'une juridiction saisie du fonds du litige, reconnaissant que le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité, n'est pas indispensable.

Pour que le fonds de limitation soit constitué, il suffit que le propriétaire du navire soit en droit de limiter sa responsabilité, ce qui ne donne pas nécessairement lieu à contestation.

En cas de contestation, la décision rendue par une juridiction saisie d'une action en responsabilité n'aurait, au demeurant, que l'autorité relative de la chose jugée. Une décision qui admettrait la faute personnelle du propriétaire du navire et qui aurait pour conséquence que celui-ci ne pourrait invoquer la limitation de la responsabilité à l'égard du créancier demandeur au procès, n'entraîne pas nécessairement le refus de constitution du fonds. Si le créancier auquel la limitation n'est pas opposable, peut être payé intégralement, le fonds de limitation pourrait être constitué en vue d'éteindre les créances des victimes qui n'auraient pas obtenu la reconnaissance de la faute personnelle du propriétaire du navire.

La rédaction suivante, établie en accord avec le fonctionnaire délégué, est proposée pour l'article 52 :

« Article 52. — § 1<sup>er</sup>. Le propriétaire du navire dont la responsabilité peut être limitée en application de la Section I<sup>re</sup>, peut demander la constitution du fonds, en présentant une requête au président du Tribunal de commerce d'Anvers aux fins d'ouvrir une procédure de liquidation.

La requête doit répondre aux conditions prescrites par l'article 1026 du Code judiciaire, à l'exception du 5<sup>o</sup>.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation : versement en espèces ou autre garantie.

A la requête sont annexées :

1<sup>o</sup> la liste, certifiée par le requérant, des créanciers connus de lui et à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication du domicile de chacun d'eux ainsi que le montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2<sup>o</sup> toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité.

§ 2. La présentation de la requête n'emporte pas la reconnaissance de la responsabilité.

§ 3. Le président du tribunal de commerce vérifie si le montant indiqué par le requérant correspond au montant auquel il peut légalement limiter sa responsabilité. Lorsqu'il a constaté la concordance entre ces deux montants, le président ordonne l'ouverture de la procédure.

Si le requérant n'a pas offert de verser en espèces le montant auquel sa responsabilité peut être limitée, le président n'ordonne l'ouverture de la procédure que lorsque la caution ou la garantie proposée lui paraît suffisante.

L'ordonnance indique le délai dans lequel le versement doit être effectué ou dans lequel la caution ou la garantie doit être fournie, ce délai ne pouvant dépasser quinze jours à compter de la date de l'ordonnance; celle-ci fixe, en outre, la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de procédure et les intérêts dus à partir du jour de l'événement jusqu'au jour de la constitution du fonds de limitation.

Le président du tribunal de commerce nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

eigenaar van het schip de rechter bij wie een geschil aanhangig is kan vragen dat zijn aansprakelijkheid wordt beperkt tot het in het Verdrag bepaalde maximum. Om de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen invoeren, hoeft hij niet noodzakelijk het beperkingsfonds te doen vormen. Het is dan ook niet juist te zeggen dat de scheepseigenaar « die het voordeel wil genieten van de aansprakelijkheidsbeperking » een verzoekschrift moet richten tot de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen. In werkelijkheid is het verzoekschrift slechts een onderdeel van de procedure tot vorming van het fonds, wijze van globale betaling die de scheepseigenaar van schuld zal bevrijden.

Artikel 53 van zijn kant bepaalt : « Wanneer het vaststaat dat de eigenaar door de bevoegde rechtbank toestemming heeft verkregen om zijn aansprakelijkheid te beperken en deze erkend is, worden de gedeponeerde bedragen of de gestelde zekerheid overeenkomstig § 5 van artikel 52 als enig beperkingsfonds gevormd ».

Een beslissing van een zich over de grond van het geschil uitsprekend gerecht, waarin wordt erkend dat de eigenaar van het schip zijn aansprakelijkheid mag beperken, is niet onmisbaar.

Opdat het beperkingsfonds kan worden gevormd, is het voldoende dat de eigenaar van het schip gerechtigd is om zijn aansprakelijkheid te beperken, hetgeen niet noodzakelijk tot betwisting zal leiden.

In geval van betwisting zou de beslissing van een gerecht waarbij een vordering tot vaststelling van aansprakelijkheid is ingesteld, overigens slechts het betrekkelijk gezag van het gewijsde hebben. Een beslissing die zou stellen dat de eigenaar van het schip persoonlijk schuld heeft en die tot gevolg zou hebben dat deze geen beperking van aansprakelijkheid zou kunnen invoeren ten opzichte van de schuldeiser die in het geding als eiser optreedt, heeft niet noodzakelijk tot gevolg dat de vorming van het fonds wordt geweigerd. Als de schuldeiser, tegen wie de beperking niet kan worden ingeroepen, volledig betaald kan worden, zou het beperkingsfonds kunnen worden gevormd voor het voldoen van de schuldvorderingen van de getroffen personen die niet mochten hebben verkregen dat de persoonlijke schuld van de eigenaar van het schip wordt erkend.

De hierna volgende redactie, die vastgesteld is in overleg met de gemachtigde ambtenaar, wordt voorgesteld voor artikel 52 :

« Artikel 52. — § 1. De scheepseigenaar wiens aansprakelijkheid krachtens afdeling I kan worden beperkt, mag de vorming van het fonds vragen door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen, strekkende tot het instellen van een vereffeningprocedure.

Het verzoekschrift moet voldoen aan de voorwaarden bepaald in artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, met uitzondering van het bepaalde onder 5<sup>o</sup>.

Het moet bovendien vermelden : nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen : storting in specien, borgstelling of andere zekerheid.

Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1<sup>o</sup> de door verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen invoeren, met vermelding van eenieders woonplaats alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;

2<sup>o</sup> alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 2. Indiening van het verzoekschrift houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

§ 3. De voorzitter van de rechtbank van koophandel verifieert of het door verzoeker opgegeven bedrag overeenkomt met het bedrag tot hetwelk hij zijn aansprakelijkheid wettelijk kan beperken. Wanneer de voorzitter vaststelt dat beide bedragen overeenstemmen, geeft hij bevel tot instelling van de procedure.

Heeft de verzoeker niet aangeboden het bedrag tot hetwelk zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt, in specien te storten, dan beveelt de voorzitter het instellen van de procedure slechts als de voorgestelde borgstelling of zekerheid hem toereikend lijkt.

Het bevelschrift vermeldt de termijn binnen welke de storting gedaan of de borgstelling of de zekerheid gegeven moet worden, welke termijn niet langer mag zijn dan vijftien dagen, te rekenen van de datum van het bevelschrift; het bevelschrift bepaalt bovendien de door verzoeker te storten provisie ter bestrijding van de proceskosten alsook de interesten, verschuldigd vanaf de dag van het voorval tot de dag waarop het beperkingsfonds is gevormd.

De voorzitter van de rechtbank van koophandel benoemt een rechter-commissaris en een vereffenaar.

Les dispositions des articles 460 à 463 du Livre III du Code de commerce sont applicables aux activités du juge-commissaire et du liquidateur en matière de fonds de limitation.

§ 4. En cas de versement en espèces, le juge-commissaire désigne l'organisme auprès duquel les fonds seront déposés. Ce dépôt a lieu au nom du requérant; aucun retrait ne peut avoir lieu sans autorisation du juge-commissaire.

Les intérêts des sommes déposées accroissent ces fonds.

Dans le cas où une caution ou une autre garantie est fournie, cette sûreté est constituée à l'égard ou au nom du liquidateur.

Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée, sans autorisation du juge-commissaire.

Les produits des sûretés accroissent celles-ci.

§ 5. Une ordonnance constate le dépôt des sommes ou la constitution de la sûreté. Dès cette ordonnance, aucune mesure d'exécution n'est plus possible contre le requérant pour des créances auxquelles la limitation est opposable.

§ 6. Les montants mentionnés à l'article 50, § 1<sup>er</sup>, sont convertis dans la monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3.

Si, avant le constat de constitution du fonds de limitation prévu à l'article 53, il y a lieu à rectification, dans l'un ou l'autre sens, de la conversion en francs belges du montant de la responsabilité limitée, cette rectification est prononcée par ordonnance du président qui fixe le délai d'exécution des mesures qu'elle prescrit.

#### Article 53.

Avec l'accord du délégué du Gouvernement, le texte ci-après est proposé pour l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 53 :

« Lorsque la responsabilité du propriétaire de navire est établie et que celui-ci est en droit de limiter sa responsabilité, les sommes ainsi déposées ou la sûreté fournie sont érigées en fonds de limitation unique ».

#### Article 54.

Le § 1<sup>er</sup> de cet article devrait être rédigé comme suit :

« § 1<sup>er</sup>. Le requérant doit être appelé à toutes les opérations de la procédure ».

La rédaction suivante est proposée pour le § 4 :

« § 4. La faillite, le sursis de paiement ou le concordat judiciaire prononcé à l'égard du requérant, postérieurement à la constitution du fonds, est sans effet sur celui-ci.

Après paiement des créances, le surplus éventuel du fonds revient à la masse ».

#### Article 54bis.

Au § 1<sup>er</sup>, les mots « se fait » seront remplacés par « se font ».

Au § 2, la référence à l'article 53 sera complétée par celle de l'alinéa 2 de cet article.

#### Article 54ter.

La rédaction suivante est proposée pour le § 3 :

« § 3. Après la distribution, le surplus éventuel des fonds déposés revient au requérant. La procédure est alors déclarée close par le président du tribunal, sur rapport du liquidateur, contresigné par le juge-commissaire ».

#### Article 54quater.

Au § 1<sup>er</sup>, le mot « sommairement » doit être omis.

Observation particulière relative à l'article 2 du projet.

L'article 273 nouveau, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, a pour effet de rendre compétent le président du tribunal de commerce d'Anvers.

Het bepaalde in de artikelen 460 tot 463 van Boek III van het Wetboek van koophandel is van toepassing op de werkzaamheden van de rechter-commissaris en van de vereffenaar met betrekking tot het beperkingsfonds.

§ 4. Wordt het bedrag in specien gestort, dan wijst de rechter-commissaris de instelling aan waarbij het geld moet worden gedeponeerd. Die deponering heeft plaats op naam van verzoeker; geen opvraging mag geschieden zonder toestemming van de rechter-commissaris.

De interesten van de gedeponeerde bedragen worden bij die bedragen geteld.

Ingeval een borgstelling of een andere zekerheid is gegeven, wordt zij gesteld ten aanzien van of op naam van de vereffenaar.

Geen wijziging mag aan de aldus gestelde zekerheid worden aangebracht zonder machtiging van de rechter-commissaris.

De opbrengst van de zekerheden wordt bij die zekerheden geteld.

§ 5. In een beschikking wordt vastgesteld dat de bedragen gedeponeerd zijn of dat de zekerheid gesteld is. Na die beschikking is geen uitvoeringsmaatregel tegen de verzoeker meer mogelijk wegens schuld-vorderingen waartegen de beperking kan worden ingeroepen.

§ 6. De bedragen vermeld in artikel 50, § 1, worden in de nationale munt omgerekend bij de verificatie bedoeld in § 3.

Is er, vóór de vaststelling van de vorming van het beperkingsfonds bedoeld in artikel 53, aanleiding tot verbetering, in de een of andere zin, van de omrekening in Belgische frank van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid, dan wordt die verbetering uitgesproken bij bevel van de voorzitter, die bepaalt binnen welke termijn de voorgeschreven maatregelen ten uitvoer worden gelegd.

#### Artikel 53.

In overleg met de gemachtigde van de Regering wordt de hierna volgende tekst voorgesteld voor het eerste lid van artikel 53 :

« Wanneer de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaststaat en deze gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, worden de aldus gedeponeerde bedragen of wordt de gestelde zekerheid tot een enig beperkingsfonds gevormd ».

#### Artikel 54.

Paragraaf 1 van dit artikel zou als volgt moeten worden gelezen :

« § 1. De verzoeker moet voor alle procedureverrichtingen worden opgeroepen ».

Paragraaf 4 redigere men als volgt :

§ 4. Faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijk akkoord, ten aanzien van verzoeker uitgesproken na de vorming van het fonds, zijn zonder invloed op dat fonds.

Na betaling van de schuldvorderingen valt het eventuele saldo van het fonds opnieuw toe aan de boedel ».

#### Artikel 54bis.

In § 1 leze men : « Aangifte, verificatie en betwisting van de schuld-vorderingen geschieden overeenkomstig... ».

Waar in § 2 wordt verwezen naar artikel 53 voege men daaraan toe : « tweede lid ».

#### Artikel 54ter.

Paragraaf 3 redigere men als volgt :

« § 3. Na de verdeling komt het eventuele saldo van het gedeponeerde geld opnieuw aan verzoeker toe. De procedure wordt dan door de voorzitter van de rechtbank gesloten verklaard op verslag van de vereffenaar, medeondertekend door de rechter-commissaris ».

#### Artikel 54quater.

In § 1 moet het woord « summier » vervallen.

Bijzondere opmerking over artikel 2 van het ontwerp.

Het nieuwe artikel 273, § 1, eerste lid, heeft tot gevolg dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen bevoegd wordt.

Cette compétence exclusive du président de ce tribunal avait été également prévue par l'alinéa 2 de l'article 588 du Code judiciaire.

Il y a toutefois lieu d'observer que cet alinéa a été abrogé par la loi du 24 juin 1970 (Pas. p. 950) et que la question est actuellement réglée par l'article 627 du Code judiciaire, tel qu'il a été complété par l'article 7 de la loi précitée.

Il appartiendra au législateur, soit de se rallier à la solution générale établie par le Code judiciaire, soit d'y déroger.

En tout état de cause, à l'article 588, 9°, du Code judiciaire, l'expression « liquidateur à l'abandon » ne répond plus à la nouvelle terminologie.

#### Observation finale.

Il y aurait lieu de revoir attentivement la concordance entre les textes français et néerlandais.

Ainsi, par exemple :

a) dans l'article 46 (tant au § 1<sup>er</sup> qu'aux §§ 2 et 3), le contenu du mot « nalatigheid » ne correspond pas au contenu du mot « faute ».

Il est observé qu'à l'article 47, § 1<sup>er</sup> et § 3, aux termes « faute personnelle » du texte français correspond « persoonlijke schuld » dans le texte néerlandais.

b) dans l'article 47, § 1<sup>er</sup>, b :

texte néerlandais : « de onachtzaamheid of nalatigheid »,  
texte français : « la négligence ou la faute ».

c) dans l'article 47, § 1<sup>er</sup>, a :

texte néerlandais : « verlies of beschadiging van goederen »,  
texte français : « pertes ou dommages de tous biens ».

d) dans l'article 51, § 2, c :

texte néerlandais : « de rechter »,  
texte français : « le tribunal ».

Il convient d'autant plus de faire un choix précis, que dans cette matière intervient souvent le président du tribunal et non le tribunal lui-même.

e) dans l'article 52, § 5 :

texte néerlandais : « storting in geld »,  
texte français : « versement en espèces ».

et deux lignes plus loin :

texte néerlandais : « het geld »,  
texte français : « les fonds ».

f) dans l'article 52, § 7 :

texte néerlandais : « worden onmiddellijk in nationale munt omgerekend »,  
texte français : « sont convertis dans la monnaie nationale ».

g) dans l'article 54<sup>quater</sup>, § 1<sup>er</sup>, les termes « kennisgeving van de beschikking » doivent être remplacés par les termes « betekening van de beschikking » (voir Code judiciaire, article 32).

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnan, conseiller d'Etat, président,

J. Masquelin et Madame G. Ciselet, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et M. Verschelden, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnan.

Le rapport a été présenté par M. P. Maroy, premier auditeur.

Le Greffier,

(s.) J. TRUYENS.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

Die uitsluitende bevoegdheid van de voorzitter van die rechtbank was ook reeds vastgelegd in het tweede lid van artikel 588 van het Gerechtelijk Wetboek.

Nu is het zo dat de wet van 24 juni 1970 (Belgisch Staatsblad van 21 augustus 1970) dat lid heeft opgeheven en dat de aangelegenheid thans geregeld is in artikel 627 van het Gerechtelijk Wetboek zoals het aangevuld is door artikel 7 van genoemde wet.

Het is zaak van de wetgever, ofwel zich te gedragen naar de algemene oplossing van het Gerechtelijk Wetboek, ofwel ervan af te wijken.

Hoe het zij, in artikel 588, 9°, van het Gerechtelijk Wetboek beantwoordt de term « vereffenaar van het afgestane scheepsvermogen » niet meer aan de nieuwe terminologie.

#### Slotopmerking.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst moet zorgvuldig worden herzien.

Enkele voorbeelden :

a) in artikel 46 (zowel in § 1 als in de §§ 2 en 3) beantwoordt de inhoud van het woord « nalatigheid » niet aan die van het woord « faute ».

Op te merken valt dat in artikel 47, §§ 1 en 3, in het Frans « faute personnelle » staat tegenover « persoonlijke schuld » in het Nederlands.

b) in artikel 47, § 1, b :

Nederlands : « de onachtzaamheid of nalatigheid »,  
Frans : « la négligence ou la faute ».

c) in artikel 47, § 1, a :

Nederlands : « verlies of beschadiging van goederen »,  
Frans : « pertes ou dommages de tous biens ».

d) in artikel 51, § 2, c :

Nederlands : « de rechter »,  
Frans : « le tribunal ».

Een keuze van de gepaste termen is hier des te meer vereist, daar in deze gevallen vaak de voorzitter van de rechtbank en niet de rechtbank zelf optreedt.

e) in artikel 52, § 5 :

Nederlands : « storting in geld »,  
Frans : « versement en espèces ».

en twee regels verder :

Nederlands : « het geld »,  
Frans : « les fonds ».

f) in artikel 52, § 7 :

Nederlands : « worden onmiddellijk in nationale munt omgerekend »,  
Frans : « sont convertis dans la monnaie nationale ».

g) in artikel 54<sup>quater</sup>, § 1, moeten de woorden « kennisgeving van de beschikking » worden vervangen door « betekening van de beschikking » (zie Gerechtelijk Wetboek, artikel 32).

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnan, staatsraad, voorzitter,

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, staatsraden,

P. De Visscher en M. Verschelden, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de H. P. Maroy, eerste auditeur.

De Griffier,

(get.) J. TRUYENS.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

## PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

*A tous, présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1<sup>er</sup>.

Les articles 46 à 54 du Livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

## « CHAPITRE I.

## Des propriétaires de navires.

## SECTION I.

De la responsabilité des propriétaires de navires et de la limitation de cette responsabilité ».

## « Art. 46.

§ 1. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements.

§ 2. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits ou fautes du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions.

§ 3. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits ou fautes de l'équipage, du pilote et d'autres préposés, exécutés ou commis dans l'exercice de leurs fonctions. »

## « Art 47.

§ 1. Le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 50 pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire :

a) mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du

## WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

*Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Justitie zijn er mee gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

## Artikel 1.

De artikelen 46 tot 54 van Boek II van het Wetboek van Koophandel worden vervangen door de volgende bepalingen :

## « HOOFDSTUK I.

## Eigenaars van schepen.

## AFDELING I.

Aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen en beperking van die aansprakelijkheid ».

## « Art. 46.

§ 1. Ieder scheepseigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, nalatigheden of verbintenissen.

§ 2. De scheepseigenaar is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de handelingen of nalatigheden van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door deze aangegaan in de vervulling van zijn taak.

§ 3. De scheepseigenaar is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de handelingen of nalatigheden van de bemanning, van de loods en van andere aangestelden, bedreven of gepleegd in de vervulling van hun taak. »

## « Art 47.

§ 1. De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid tot een bedrag als vastgesteld in artikel 50 beperken voor de vorderingen welke uit een van de volgende oorzaken voortkomen, tenzij het voorval waardoor de vordering is ontstaan, is veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de eigenaar :

a) dood of letsel van met het schip vervoerde personen, en verlies of beschadiging van alle goederen aan boord van het schip;

b) dood of letsel van andere personen te land of te water, verlies of beschadiging van alle andere goederen of inbreuk op enig recht, veroorzaakt hetzij door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van een zich aan boord van

navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

c) toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

§ 2. Dans ce chapitre l'expression « dommages corporels » désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles, l'expression « dommages matériels » désigne toutes les autres créances mentionnées au § 1.

§ 3. Le droit du propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au premier paragraphe lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit reprendre.

§ 4. Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées et la limite de responsabilité ne s'appliquera qu'au solde éventuel.

§ 5. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

§ 6. La responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire. »

« Art. 48.

§ 1. Sous réserve du paragraphe 2, les dispositions du présent chapitre sont applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage, pilote et autres préposés du propriétaire de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 50.

§ 2. Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine, les membres de l'équipage ou le pilote, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrètement, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage. »

het schip bevindende persoon voor wie de eigenaar aansprakelijk is, hetzij door enige andere persoon, die zich niet aan boord bevindt, voor wie de eigenaar aansprakelijk is, doch in dit laatste geval slechts wanneer de handeling dan wel de onachtzaamheid of nalatigheid werd gepleegd bij de navigatie of behandeling van het schip, bij het laden, het vervoer of het lossen van de lading dan wel bij de inscheeping, het vervoer of de ontscheeping van de passagiers;

c) iedere verplichting of aansprakelijkheid voortvloeiend uit wettelijke bepalingen nopens het verwijderen van wraken en verband houdend met het vlotbrengen, verwijderen of vernietigen van een gezonken, gestrand of verlaten schip (daarbij inbegrepen al wat zich aan boord van dit schip bevindt), benevens iedere verplichting of aansprakelijkheid voortvloeiend uit het toebrengen van schade door het schip, aan kunstwerken van havens, dokken of waterwegen.

§ 2. In dit hoofdstuk wordt onder de uitdrukking « vorderingen terzake van personenschade » verstaan de vorderingen tot schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel van personen; onder « vorderingen terzake van zaakschade » alle andere vorderingen vermeld in § 1.

§ 3. Het recht om zijn aansprakelijkheid in de gevallen bedoeld in de eerste paragraaf van dit artikel te beperken, komt de scheepseigenaar eveneens toe in de gevallen waarin zijn aansprakelijkheid, ook zonder bewijs van zijn schuld of van schuld van de personen voor wie hij aansprakelijk is, voortvloeit uit de eigendom of bezit van het schip of uit het feit dat dit onder zijn hoede of toezicht is.

§ 4. Indien de scheepseigenaar gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken voor schade, die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, zullen de vorderingen met elkaar worden verrekend en zal de beperking der aansprakelijkheid alsdan slechts van toepassing zijn op het eventuele saldo.

§ 5. Het invoeren van de beperking der aansprakelijkheid vormt geen erkenning van aansprakelijkheid.

§ 6. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar sluit de aansprakelijkheid van het schip in. »

« Art. 48.

§ 1. Onverminderd het bepaalde in de tweede paragraaf van dit artikel zijn de voorschriften van dit hoofdstuk, op gelijke wijze als op de eigenaar zelf, van toepassing op de bevrachter, de reder, de reder-beheerder en op de kapitein, de leden van de bemanning, de loods en de overige aangestelden van de eigenaar, bevrachter, reder of reder-beheerder, handelende in de uitoefening van hun werkzaamheden, zonder dat het totale bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar en van al deze andere personen uit hoofde van personen- en zaakschade, voortvloeiende uit een zelfde voorval niet de bedragen welke overeenkomstig artikel 50 zijn vastgesteld, te boven kan gaan.

§ 2. De kapitein, de leden van de bemanning of de loods kunnen, wanneer een rechtsovereenkomst tegen hen wordt ingesteld, hun aansprakelijkheid beperken, zelfs indien het voorval waardoor het vorderingsrecht is ontstaan, is veroorzaakt door hun persoonlijke schuld. Indien echter de kapitein of het lid van de bemanning tevens uitsluitend eigenaar, medeëigenaar, bevrachter, reder of reder-beheerder is, dan is deze paragraaf slechts toepasselijk zo het betreft een nalatigheid begaan in zijn hoedanigheid van kapitein of lid van de bemanning. »

## « Art. 49.

L'article 47 ne s'applique pas :

a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ni aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 50. »

## « Art. 50.

§ 1<sup>er</sup>. Le montant auquel la responsabilité peut être limitée est égal à la valeur monétaire en francs belges du nombre déterminé ci-après d'unités de compte consistant en soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin :

a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, par tonneau de jauge du navire, 1 000 unités de compte;

b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, par tonneau de jauge de navire, 3 100 unités de compte;

c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, par tonneau de jauge du navire, 3 100 unités de compte dont la première partie 2 100 unités de compte par tonneau de jauge est exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 unités de compte par tonneau de jauge du navire est affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci vient en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

§ 2. Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

§ 3. La limitation de la responsabilité déterminée au présent article s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

§ 4. Pour l'application du § 1 le tonnage est calculé comme suit :

— pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;

— pour tout autres navires, le tonnage net.

Tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge est assimilé à un navire de ce tonnage.

## « Art. 49.

Artikel 47 is niet toepasselijk :

a) op vorderingen terzake van hulp, van berging, dan wel terzake van bijdrage in averijgrosse;

b) op vorderingen van de kapitein, de leden van de bemanning of alle andere aangestelden van de scheepseigenaar die zich aan boord bevinden of wier werkzaamheden met het schip verband houden noch op vorderingen van hun erfgenamen en rechthebbenden, indien de eigenaar volgens de wet op de arbeidsovereenkomst niet gerechtigd is om zijn aansprakelijkheid voor deze vorderingen te beperken of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bepaald in artikel 50. »

## « Art. 50.

§ 1. Het bedrag tot hetwelk de aansprakelijkheid kan worden beperkt, is gelijk aan de monetaire waarde in Belgische frank van het hierna bepaalde aantal rekeneenheden bestaande in vijftienzestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn :

a) wanneer het voorval slechts goederenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnemaat van het schip, 1 000 rekeneenheden;

b) wanneer het voorval slechts personenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnemaat, 3 100 rekeneenheden;

c) wanneer het voorval zowel personenschade als goederenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnemaat, 3 100 rekeneenheden, van welk bedrag een eerste gedeelte van 2 100 rekeneenheden per eenheid tonnemaat uitsluitend bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van personenschade en een tweede gedeelte van 1 000 rekeneenheden per eenheid tonnemaat bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van goederenschade, is evenwel het eerste gedeelte onvoldoende voor de volledige betaling der vorderingen uit hoofde van personenschade, dan deelt het onbetaalde saldo van deze vorderingen met de vorderingen uit hoofde van goederenschade naar evenredigheid mede in het tweede gedeelte van het Fonds.

§ 2. In elk gedeelte van het beperkingsfonds geschiedt de verdeling onder de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

§ 3. De beperking van de aansprakelijkheid bepaald in dit artikel is toepasselijk op de gezamenlijke vorderingen terzake van personen- en zaakschade, welke zijn ontstaan uit eenzelfde voorval, zonder dat rekening wordt gehouden met vorderingen, welke zijn ontstaan of kunnen ontstaan uit een ander voorval.

§ 4. Voor de toepassing van § 1 wordt de ton-inhoud van het schip als volgt berekend :

— voor de stoomschepen of andere door mechanische kracht voortbewogen schepen, de netto-inhoud vermeerderd met hetgeen, ter bepaling van die inhoud, van de bruto-inhoud is afgetrokken voor de ruimte, ingenomen door de machines voor drijfkracht;

— voor alle andere schepen wordt de netto-inhoud genomen.

Elk schip van minder dan 300 toninhoud wordt geacht een inhoud van 300 ton te hebben.

§ 5. Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par le présent article, le montant global correspondant à ces limites peut être constitué en un fonds de limitation unique, conformément aux règles de la Section II du présent chapitre. »

« Art. 51.

§ 1. Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu du présent chapitre et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire a été saisi ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal du lieu où le navire a été saisi ou la caution a été donnée, peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

§ 2. Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe 1 du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée :

- a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;
- b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;
- c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises :

le tribunal doit ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque des conditions indiquées au paragraphe 1 du présent article sont réunies.

§ 3. Les dispositions des §§ 1 et 2 du présent article sont également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à pleine limite de la responsabilité sous l'empire du présent chapitre, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

§ 4. Lorsque le propriétaire du navire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément aux dispositions du présent chapitre, cette caution ou cette autre garantie pourra servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquels le propriétaire peut limiter sa responsabilité ».

## SECTION II.

De la constitution du fonds de limitation de la compétence et de la procédure de liquidation.

### SOUS-SECTION 1<sup>re</sup>.

*Dispositions générales et constitution du fonds.*

« Art. 52.

§ 1<sup>er</sup>. Le propriétaire du navire dont la responsabilité peut être limitée en application de la Section I<sup>re</sup>, peut demander

§ 5. Wanneer de gezamenlijke vorderingen die uit een zelfde voorval voortkomen de grenzen van de aansprakelijkheid, in dit artikel vastgesteld te boven gaan, kan overeenkomstig de voorschriften van Afdeling II van dit Hoofdstuk, een afzonderlijk beperkingsfonds worden gevormd, bestaande uit het totale bedrag dat door deze grenzen wordt aangegeven. »

« Art. 51.

§ 1. Wanneer, in alle gevallen waarin een scheepseigenaar krachtens dit hoofdstuk gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, beslag is gelegd op het schip of op een ander schip of een ander goed dat aan dezelfde eigenaar toebehoort, of wanneer in die gevallen borgstelling of een andere zekerheid is gegeven om beslaglegging te vermijden, kan de rechtbank van de plaats waar op het schip beslag gelegd werd of de borgstelling gegeven werd, de opheffing van het beslag op het schip of elk ander goed of van gestelde zekerheid bevelen, mits er wordt bewezen dat de eigenaar reeds een voldoende borgstelling of enige andere zekerheid heeft gegeven tot de grens van zijn aansprakelijkheid en dat de aldus gegeven borgstelling of zekerheid werkelijk ten bate van de eiser, overeenkomstig diens rechten, beschikbaar is.

§ 2. Wanneer, in de omstandigheden vermeld in de eerste paragraaf van dit artikel, borgstelling of andere zekerheid reeds is gegeven :

- a) in de haven waar het ongeval, waardoor de vordering is ontstaan, zich heeft voorgedaan;
- b) in de eerste haven die wordt aangedaan na dat ongeval, indien dit niet in een haven plaats vond;
- c) in de haven van ontscheeping of lossing, indien het betreft een vordering terzake van personenschade of van schade aan de lading :

moet de rechtbank de opheffing van het beslag op het schip of van de borgstelling of andere zekerheid bevelen, mits de voorwaarden genoemd in de eerste paragraaf van dit artikel zijn vervuld.

§ 3. De bepalingen van §§ 1 en 2 van dit artikel zijn eveneens toepasselijk indien de borgstelling of elke andere zekerheid welke reeds is gegeven, niet tot de grens van de aansprakelijkheid ingevolge dit hoofdstuk reikt, mits een bevredigende borgstelling of elke andere zekerheid wordt gegeven voor het verschil.

§ 4. Wanneer de scheepseigenaar borgstelling heeft gegeven of een andere zekerheid heeft gesteld tot het volle bedrag van zijn beperkte aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk, moet deze borgstelling of deze andere zekerheid beschikbaar zijn voor de voldoening van alle vorderingen welke ten gevolge van een zelfde voorval zijn ontstaan en waarvoor de eigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken. »

## AFDELING II.

Vorming van het beperkingsfonds, bevoegdheid en vereffeningsprocedure.

### ONDERAFDELING 1.

*Algemene bepalingen en vorming van het fonds.*

« Art. 52.

§ 1. De scheepseigenaar wiens aansprakelijkheid krachtens afdeling I kan worden beperkt, mag de vorming van het

la constitution du fonds, en présentant une requête au Président compétent du tribunal de commerce compte tenu des dispositions de l'article 627, 10° du Code judiciaire, aux fins d'ouvrir une procédure de liquidation.

La requête contient à peine de nullité :

- 1° l'indication des jour, mois et an;
- 2° les nom, prénom, profession et domicile du requérant, ainsi que, le cas échéant, les nom, prénom, domicile et qualité de ses représentants légaux;
- 3° l'objet et l'indication sommaire des motifs de la demande;
- 4° la désignation du juge qui doit en connaître.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation : versement en espèces, caution ou autre garantie.

A la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée par le requérant, des créanciers connus de lui et à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication du domicile de chacun d'eux ainsi que le montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité.

§ 2. La présentation de la requête n'empêche pas la reconnaissance de la responsabilité.

§ 3. Le président du Tribunal de commerce vérifie si le montant indiqué par le requérant correspond au montant auquel il peut légalement limiter sa responsabilité. Lorsqu'il a constaté la concordance entre ces deux montants, le président ordonne l'ouverture de la procédure.

Si le requérant n'a pas offert de verser en espèces le montant auquel sa responsabilité peut être limitée, le président n'ordonne l'ouverture de la procédure que lorsque la caution ou la garantie proposée lui paraît suffisante.

L'ordonnance indique le délai dans lequel le versement doit être effectué ou dans lequel la caution ou la garantie doit être fournie, ce délai ne pouvant dépasser quinze jours à compter de la date de l'ordonnance; celle-ci fixe, en outre, la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de procédure et les intérêts dus à partir du jour de l'événement jusqu'au jour de la constitution du fonds de limitation.

Le président du Tribunal de commerce nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Les dispositions des articles 460 à 463 du Livre III du Code de commerce sont applicables aux activités du juge-commissaire et du liquidateur en matière de fonds de limitation.

§ 4. En cas de versement en espèces, le juge-commissaire désigne l'organisme auprès duquel le fonds sera déposé. Ce dépôt a lieu au nom du requérant; aucun retrait ne peut avoir lieu sans autorisation du juge-commissaire.

fonds vragen door indiening van een verzoekschrift bij de bevoegde Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel, hierbij gelet op de bepalingen van artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek, teneinde een vereffeningsprocedure in te stellen.

Het verzoekschrift vermeldt, op straffe van nietigheid :

- 1° de dag, de maand en het jaar;
- 2° de naam, de voornaam, het beroep en de woonplaats van de verzoeker en in voorkomend geval de naam, de voornaam, de woonplaats en de hoedanigheid van zijn wettelijke vertegenwoordigers;
- 3° het onderwerp en in het kort de gronden van de vordering;
- 4° de aanwijzing van de rechter die ervan kennis moet nemen.

Het moet bovendien vermelden : nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen : storting in specien, borgstelling of andere zekerheid.

Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen invoeren, met vermelding van eenieder's woonplaats alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvoordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 2. Indiening van het verzoekschrift houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

§ 3. De voorzitter van de Rechtbank van koophandel verifieert of het door verzoeker opgegeven bedrag overeenkomt met het bedrag tot hetwelk hij zijn aansprakelijkheid wettelijk kan beperken. Wanneer de voorzitter vaststelt dat beide bedragen overeenstemmen, geeft hij bevel tot instelling van de procedure.

Heeft de verzoeker niet aangeboden het bedrag tot hetwelk zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt, in specien te storten, dan beveelt de voorzitter het instellen van de procedure slechts als de voorgestelde borgstelling of zekerheid hem toereikend lijkt.

Het bevelschrift vermeldt de termijn binnen welke de storting gedaan of de borgstelling of de zekerheid gegeven moet worden, welke termijn niet langer mag zijn dan vijftien dagen, te rekenen van de datum van het bevelschrift; het bevelschrift bepaalt bovendien de door verzoeker te storten provisie ter bestrijding van de proceskosten alsook de interesten, verschuldigd vanaf de dag van het voorval tot de dag waarop het beperkingsfonds is gevormd.

De voorzitter van de Rechtbank van koophandel benoemt een rechter-commissaris en een vereffenaar.

Het bepaalde in de artikelen 460 tot 463 van Boek III van het Wetboek van koophandel is van toepassing op de werkzaamheden van de rechter-commissaris en van de vereffenaar met betrekking tot het beperkingsfonds.

§ 4. Bij storting in specien duidt de rechter-commissaris de instelling aan waarbij het geld moet worden gedeponeerd. Die deponering heeft plaats op naam van de verzoeker; geen enkele afhaling mag geschieden zonder de toestemming van de rechter-commissaris.

Les intérêts des sommes déposées accroissent ces fonds.

Dans le cas où une caution ou une autre garantie est fournie, cette sûreté est constituée à l'égard ou au nom du liquidateur.

Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée sans autorisation du juge-commissaire.

Les produits des sûretés accroissent celles-ci.

§ 5. Une ordonnance constate le dépôt des sommes ou la constitution de la sûreté. Dès cette ordonnance aucune mesure d'exécution n'est plus possible contre le requérant pour des créances auxquelles la limitation est opposable.

§ 6. Les montants mentionnés à l'article 50, § 1<sup>er</sup>, sont convertis dans la monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3.

Si avant le constat de constitution du fonds de limitation prévu à l'article 53, il y a lieu à rectification, dans l'un ou l'autre sens, de la conversion en francs belges du montant de la responsabilité limitée, cette rectification est prononcée par ordonnance du président qui fixe le délai d'exécution des mesures qu'elle prescrit ».

« Art. 53.

Lorsque la responsabilité du propriétaire de navire est établie et que celui-ci est en droit de limiter sa responsabilité, les sommes ainsi déposées ou la sûreté fournie sont érigées en fonds de limitation unique.

Une ordonnance du président du Tribunal de commerce constate la constitution de ce fonds sur rapport du juge-commissaire.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

L'ordonnance fixe le délai dont question aux articles 496, 497, 504 et 508 du Livre III du Code de Commerce. »

« Art. 54.

§ 1. Le requérant doit être appelé à toutes les opérations de la procédure.

§ 2. Hors le cas prévu à l'article 47, § 4, les créances ne peuvent bénéficier de la compensation. Elles cessent de produire intérêts dès la date de l'ordonnance visée à l'article 53, sauf si le fonds a été constitué par une caution.

§ 3. Si avant la répartition du fonds, le requérant a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 47, § 1 il est autorisé à prendre à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, suivant le droit belge, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le requérant.

Lorsque le requérant établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 47, § 1, le juge-commissaire pourra ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre au requérant de faire ultérieurement

De interesten van de gedeponeerde bedragen worden bij die bedragen geteld.

Ingeval een borgstelling of een andere zekerheid is gegeven, wordt zij gesteld ten aanzien van of op naam van de vereffenaar.

Geen wijziging mag aan de aldus gestelde zekerheid worden aangebracht zonder machtiging van de rechter-commissaris.

De opbrengst van de zekerheden wordt bij die zekerheden geteld.

§ 5. In een beschikking wordt vastgesteld dat de bedragen gedeponeerd zijn of dat de zekerheid gesteld is. Na die beschikking is geen uitvoeringsmaatregel tegen de verzoeker meer mogelijk wegens schuldvorderingen waartegen de beperking kan worden ingeroepen.

§ 6. De bedragen vermeld in artikel 50, § 1, worden in de nationale munt omgerekend bij de verificatie bedoeld in § 3.

Is er, vóór de vaststelling van de vorming van het beperkingsfonds bedoeld in artikel 53, aanleiding tot verbetering, in de een of andere zin, van de omrekening in Belgische frank van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid, dan wordt die verbetering uitgesproken bij bevel van de voorzitter, die bepaalt binnen welke termijn de voorgeschreven maatregelen ten uitvoer worden gelegd ».

« Art. 53.

Wanneer de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaststaat en deze gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, worden de aldus gedeponeerde bedragen of wordt de gestelde zekerheid tot een enig beperkingsfonds gevormd.

De beschikking van de voorzitter van de Rechtbank van koophandel stelt de vorming van dit fonds vast op verslag van de rechter-commissaris.

Het aldus gevormde fonds wordt uitsluitend gebruikt voor de vereffening van de vorderingen waartegen de beperkte aansprakelijkheid kan ingeroepen worden.

De beschikking bepaalt de termijn bedoeld in de artikelen 496, 497, 504 en 508 van Boek III van het Wetboek van koophandel. »

« Art. 54.

§ 1. De verzoeker moet voor alle procedureverrichtingen worden opgeroepen.

§ 2. Behalve in het geval bepaald in artikel 47, § 4, mogen de vorderingen niet met elkaar worden verrekend. Zij zijn niet meer rentegevend vanaf de datum van de beschikking bedoeld in artikel 53 behalve indien het fonds door een borgstelling gevormd werd.

§ 3. Indien de verzoeker vóór de verdeling van het fonds één van de vorderingen vermeld in artikel 47, § 1, geheel of ten dele betaald heeft, is hij gerechtigd om, ten belope van het verschuldigd bedrag, in de plaats te treden van zijn schuldeiser wat de verdeling van het fonds betreft, maar alleen in de mate waarin naar Belgisch recht, die schuldeiser in rechte zijn vordering tegen de verzoeker zou kunnen hebben laten erkennen.

Wanneer de verzoeker aantoont dat hij later zou kunnen verplicht worden één van de vorderingen vermeld in artikel 47, § 1, geheel of ten dele te betalen, mag de rechter-commissaris bevelen dat een toereikende som voorlopig gereserveerd wordt om de verzoeker later zijn rechten op het fonds te la-

valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans l'alinéa précédent.

§ 4. La faillite, le sursis de paiement ou le concordat judiciaire, prononcé à l'égard du requérant, postérieurement à la constitution du fonds, est sans effet sur celui-ci.

Après paiement des créances, le surplus éventuel du fonds revient à la masse ».

#### SOUS-SECTION 2.

##### *De la déclaration, de la vérification et de la contestation des créances.*

« Art. 54bis.

§ 1. La déclaration, la vérification et la contestation des créances se font conformément aux articles 496 à 500 et 502 à 505 et 508 (du Livre III) du Code de Commerce.

§ 2. Pour la liquidation du fonds de limitation il est entendu par « jugement déclaratif de la faillite » mentionné aux articles 496, 504 et 508, l'ordonnance visée à l'article 53, alinéa 2 de cette Section.

§ 3. Les publications visées à l'article 496 seront faites, s'il y a lieu, dans un journal maritime de l'étranger ».

#### SOUS-SECTION 3.

##### *De la répartition du fonds de limitation.*

« Art. 54ter.

§ 1. Lorsque le montant de la responsabilité du requérant est définitivement fixé, la répartition du fonds de limitation se fait conformément aux articles 561 et 562 du Livre III du Code de Commerce.

§ 2. Le paiement à chaque créancier du dividende total qui lui revient, éteint sa créance vis-à-vis du requérant.

§ 3. Après la distribution, le surplus éventuel des fonds déposés revient au requérant. La procédure est alors déclarée close par le président du Tribunal sur rapport du liquidateur contresigné par le juge-commissaire. »

#### SOUS-SECTION 4.

##### *Des voies de recours.*

« Art. 54quater.

§ 1. Par dérogation à l'article 1051 du Code judiciaire, le délai d'appel est de quinze jours à compter du jour de la signification de l'ordonnance. L'appel est jugé par la Cour dans les trois mois; l'arrêt est exécutoire sur minute.

ten gelden overeenkomstig het bepaalde in het voorafgaande lid.

§ 4. Faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijk akkoord, ten aanzien van verzoeker uitgesproken na de vorming van het fonds, zijn zonder invloed op dat fonds.

Na betaling van de schuldvorderingen valt het eventuele saldo van het fonds opnieuw toe aan de boedel ».

#### ONDERAFDELING 2.

##### *Aangifte, verificatie en betwisting van de vorderingen.*

« Art. 54bis.

§ 1. De aangifte, verificatie en betwisting van de vorderingen geschiedt overeenkomstig de artikelen 496 tot 500 en 502 tot 505 en 508 (van Boek II) van het Wetboek van Koophandel.

§ 2. Voor de vereffening van het beperkingsfonds wordt onder « vonnis van faillietverklaring », waarvan sprake is in de artikelen 496, 504 en 508, verstaan de beschikking bedoeld in artikel 53, tweede lid, van deze Afdeling.

§ 3. De bekendmakingen bedoeld in artikel 496 worden, in voorkomend geval, gedaan in een buitenlands maritiem blad ».

#### ONDERAFDELING 3.

##### *Verdeling van het beperkingsfonds.*

« Art. 54ter.

§ 1. Wanneer het bedrag van de aansprakelijkheid van de verzoeker definitief vastgesteld is, geschiedt de verdeling van het beperkingsfonds overeenkomstig de artikelen 561 en 562 van Boek III van het Wetboek van Koophandel.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het totale percent dat hem toekomt, maakt een einde aan zijn vordering ten aanzien van de verzoeker.

§ 3. Na de verdeling komt het eventuele saldo van het gedeponeerde geld opnieuw aan verzoeker toe. De procedure wordt dan door de voorzitter van de Rechtbank gesloten verklaard op verslag van de vereffenaar medeondertkend door de rechter-commissaris. »

#### ONDERAFDELING 4.

##### *Beroepsmiddelen.*

« Art. 54quater.

§ 1. In afwijking van artikel 1051 van het Gerechtelijk Wetboek bedraagt de termijn voor het beroep vijftien dagen te rekenen van de dag van de betekening van de beschikking. Op het beroep wordt gewezen door het Hof binnen drie maanden; het arrest is terstond uitvoerbaar.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 3, les ordonnances du président du Tribunal de Commerce et les ordonnances du juge-commissaire peuvent être frappées d'opposition dans les quinze jours de leur dépôt au greffe. L'opposition est portée devant le Tribunal de Commerce et formée par assignation au propriétaire, au liquidateur et, s'il y a lieu, au créancier qui est intervenu à la procédure frappée de l'opposition. Le tribunal statue à la première audience.

§ 3. Ne sont susceptibles d'aucune voie de recours les ordonnances du président du Tribunal de Commerce prévues aux articles 52, §§ 3 et 5 et 54ter, § 3, ainsi que celles relatives à la nomination ou au remplacement du juge-commissaire ou du liquidateur. »

#### Article 2.

Les articles 55 à 57 du Livre II du même Code sont groupés dans une section 3 du chapitre 1<sup>er</sup>, intitulée « Dispositions générales ».

#### Article 3.

L'article 273 du Titre X, Livre II, du Code de commerce est remplacé par les dispositions suivantes :

##### « Art. 273.

§ 1. Les dispositions du chapitre I du Titre II du présent Livre, à l'exception du paragraphe 4 de l'article 50, ainsi que les dispositions des articles 58 et 67 du chapitre II, sont applicables à la navigation intérieure.

Toutefois le montant mentionné au littéra a) du paragraphe 1 de l'article 50 est remplacé par un montant de mille francs par tonne s'il s'agit de bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion, à augmenter d'un montant de deux mille cinq cents francs par cheval-vapeur s'il s'agit de bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion, ou par un montant de deux mille cinq cents francs par cheval-vapeur s'il s'agit de remorqueurs et de pousseurs.

Pour l'application du littéra b) de l'article 50, les montants mentionnés ci-dessus sont multipliés par trois.

En ce qui concerne l'application du littéra c) de l'article 50, les deux tiers des montants calculés selon le paragraphe précédent sont exclusivement affectés en premier lieu au règlement des créances du chef de dommages corporels, tandis que le tiers restant est affecté au règlement des créances du chef de dommages matériels, sans préjudice toutefois des autres dispositions du littéra c) précité.

Si, au moment où un dommage est occasionné, un pousseur ou un cargo-pousseur forme convoi avec des unités poussées, la limitation de responsabilité est calculée globalement en tenant compte de la puissance en chevaux de l'unité poussante et du tonnage du convoi.

##### § 2. Pour l'application du présent article :

a) le tonnage des bateaux affectés au transport des marchandises est le port en lourd correspondant au plan du plus grand enfoncement autorisé par le Règlement Général des voies navigables du Royaume;

b) le tonnage des bateaux non affectés au transport des marchandises est le déplacement, exprimé en mètres-cubes,

§ 2. Onverminderd paragraaf 3, kan tegen de bevelschriften van de voorzitter van de Rechtbank van koophandel en de beschikkingen van de rechter-commissaris verzet worden aangetekend binnen vijftien dagen na de neerlegging ter griffie. Het verzet komt voor de Rechtbank van koophandel en wordt gevormd door assignatie aan de eigenaar, aan de vereffenaar en, in voorkomend geval, aan de schuldeiser die tussengekomen is in de procedure waartegen verzet wordt aangetekend. De rechtbank beslist in eerste zitting.

§ 3. Generlei beroep kan worden ingesteld tegen de beschikkingen van de voorzitter van de Rechtbank van koophandel bedoeld in artikelen 52, §§ 3 en 5 en 54ter, § 3, evenmin als tegen die met betrekking tot de benoeming of de vervanging van de rechter-commissaris of de vereffenaar. »

#### Artikel 2.

De artikelen 55 tot 57 van Boek II van hetzelfde Wetboek worden samengebracht in een afdeling 3 van hoofdstuk I, onder het opschrift « Algemene bepalingen ».

#### Artikel 3.

Het artikel 273 van Titel X, Boek II, van het Wetboek van koophandel wordt vervangen door de volgende bepalingen :

##### « Art. 273.

§ 1. De bepalingen van hoofdstuk I van Titel II van dit Boek, met uitsluiting van paragraaf 4 van artikel 50, evenals de bepalingen van de artikelen 58 en 67 van hoofdstuk II, zijn van toepassing op de binnenscheepvaart.

Evenwel wordt het bedrag vermeld onder lit. a) van paragraaf 1 van artikel 50 vervangen door een bedrag van duizend frank pro ton voor wat de schepen betreft zonder eigen mechanische beweegkracht, te vermeerderen met een bedrag van tweeduizend vijfhonderd frank per paardekracht voor wat de schepen betreft met eigen mechanische beweegkracht, of door een bedrag van tweeduizend vijfhonderd frank per paardekracht voor wat de sleep- en duwboten betreft.

Voor wat de toepassing van lit. b) van artikel 50 betreft, worden de hierboven vermelde bedragen verdrievoudigd.

Voor wat de toepassing van lit. c) van artikel 50 aangaat, worden de twee derden van de volgens het vorig lid berekende bedragen in eerste instantie uitsluitend bestemd voor de voldoening der vorderingen terzake van personenschade, terwijl het laatste derde bestemd is voor de voldoening der vorderingen terzake van zaakschade, dit evenwel onverminderd de overige bepalingen van het vermelde lit. c).

Indien een duwboot of een duwvrachtschip op het ogenblik dat de schade veroorzaakt wordt vast in duwconvooi verbonden is met geduwde eenheden, wordt de aansprakelijkheidslimiet globaal berekend rekening houdend met de paardekracht van de duwende eenheid en de tonnemaat van het duwconvooi.

##### § 2. Voor de toepassing van dit artikel :

a) geldt als tonnemaat van de schepen bestemd voor het vervoer van goederen het laadvermogen overeenstemmend met het vlak van de grootste diepgang toegelaten door het Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

b) geldt als tonnemaat van de schepen niet bestemd voor het vervoer van goederen de verplaatsing, uitgedrukt in

correspondant au plan du plus grand enfoncement autorisé par le Règlement Général des voies navigables du Royaume;

c) la puissance en chevaux-vapeur est la puissance au frein majorée de 20 % dans le cas des moteurs à combustion interne ou à explosion; pour les machines à vapeur, elle est obtenue en multipliant par le coefficient 2,5 la surface de chauffe mouillée exprimée en mètres-carrés.

#### Article 4.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur ...mois après sa promulgation au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 3 novembre 1972.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Communications,*

F. DELMOTTE.

*Le Ministre de la Justice,*

A. VRANCKX.

kubieke meter, overeenstemmend met het vlak van de grootste diepgang toegelaten door het Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

c) is het motorvermogen in paardekracht voor verbrandingsmotoren of explosiemotoren de rempaardekracht verhoogd met 20 %; voor stoommachines wordt het verkregen door het nat verwarmd oppervlak, uitgedrukt in vierkante meter, met de coëfficiënt 2,5 te vermenigvuldigen.

#### Artikel 4.

De bepalingen van deze wet treden in werking... maanden na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 3 november 1972.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Verkeerswezen,*

F. DELMOTTE.

*De Minister van Justitie,*

A. VRANCKX.