

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MAI 1902.

Projet de loi portant abrogation de l'article 38 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSEURS,

L'objet du projet de loi portant abrogation de l'article 38 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime a été soumis dès 1896 aux délibérations du Comité maritime international et de l'Association belge pour l'unification du droit maritime, présidée avec tant d'activité par M. le Ministre d'État Beernaert.

Le 21 décembre 1898, M. le Ministre de la Justice pria le Comité maritime international de lui donner son avis au sujet de la revision de la législation belge en matière de rapport de mer.

Le Comité maritime conclut à l'abrogation de l'article 38.

Le 5 juillet 1899, M. Begerem, Ministre de la Justice, déposa un projet de loi tendant à consacrer cette abrogation. La dissolution des Chambres le rendit caduc.

Enfin, M. Van den Heuvel, Ministre de la Justice, vient, le 26 février 1902, de soumettre le même projet de loi à la Chambre. C'est le projet qui fait l'objet du présent rapport.

L'article 38 de la loi maritime du 21 août 1879 fait défense au capitaine de navire, hors le cas de péril imminent, de décharger aucune marchandise de sa cargaison avant d'avoir fait son rapport.

(1) Projet de loi n° 70.

(2) La Commission, présidée par M. Beernaert, était composée de MM. Carton de Wiart, Hoyoïs, Tibbaut, Segers, Lefebvre et Van Ryswyck.

On sait que ce rapport doit se faire devant le président du tribunal de commerce dans les vingt-quatre heures de l'arrivée au port (art. 32, 35 et 36 de la même loi).

Cette disposition de l'article 38, — qui est empruntée au Code de commerce de 1808 et qui, vieille de deux siècles, remonte à une ordonnance de 1661, — n'a plus aujourd'hui la moindre raison d'être.

Elle avait jadis un double but : un but d'intérêt général et un but d'intérêt privé.

Au point de vue public, elle tendait à empêcher le déchargement de marchandises avariées, de nature à propager les maladies.

Au point de vue privé, elle avait pour objet d'assurer la sincérité du rapport de mer par le contrôle possible des déclarations du capitaine avant le déchargement.

Ces raisons n'existent plus aujourd'hui.

L'administration peut connaître l'état sanitaire des pays de chargement, elle peut vérifier l'origine et la nature des marchandises avariées, et elle peut exiger du capitaine qu'il justifie avoir observé en Belgique toutes les mesures sanitaires en vigueur.

D'autre part, comme le dit avec raison l'exposé des motifs, « la sincérité du rapport de mer peut être contrôlée par le livre de bord, tenu jour par jour, par l'interrogatoire de l'équipage, et par des expertises techniques qui sont de pratique constante dans nos ports ».

Aussi l'article 38 est-il complètement tombé en désuétude.

Mais voici que la Cour de cassation, en un arrêt du 16 juin 1898 (*Pasicrisie belge*, 1898, I, 231), a décidé que l'interdiction de l'article 38 est d'ordre public.

Il y a lieu, en présence de pareille jurisprudence, de mettre la loi en harmonie avec l'usage et de consacrer par un texte la désuétude d'une règle qui n'a plus aucune raison d'être.

C'est l'avis de la Chambre de commerce d'Anvers; c'est l'avis de la Commission désignée, pour l'examen de cette question, par l'Association belge pour l'unification du droit maritime; c'est l'avis du commerce maritime tout entier.

Tous désirent, en poursuivant l'œuvre de l'unification du droit maritime international, se rapprocher de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la Hollande, du Danemark, de la Suède et de la Norvège, où l'on ne connaît pas de pareilles dispositions.

Ceux, d'ailleurs, qui ont invoqué en justice la règle d'ordre public de l'article 38 n'ont eu pour but, en soutenant que le délai de planche ne commençait à courir que le lendemain du jour du rapport de mer, que d'échapper aux indemnités de surestaries auxquelles les exposait un retard dans le déchargement.

C'est là une malice qui entraîne ce déplorable résultat d'enrayer la marche des affaires, en imposant aux navires la perte d'un demi-jour, d'un jour plein ou même davantage.

La Commission, convaincue de la nécessité de supprimer, en abrogeant l'article 58, ce vestige d'une législation surannée, s'est prononcée pour l'adoption du projet de loi, à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,

PAUL SEGERS.

Le Président,

A. BEERNAERT.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 MEI 1902.

Ontwerp van wet tot intrekking van artikel 38 der wet van 21 Augustus 1879 op den zeehandel ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN.

Over het oogmerk van het ontwerp van wet tot intrekking van artikel 38 der wet van 21 Augustus 1879 op den zeehandel, werd reeds in 1896 beraadslaagd door het Internationaal Comité voor zeevaart en de Belgische Vereeniging tot éénmaking van het zeevaartrecht, onder het zeer ijverig voorzitterschap van den heer Beernaert, Minister van Staat.

Den 21ⁿ December 1898, vroeg de heer Minister van Justitie het Internationaal Comité voor zeevaart om haar gevoelen over het herzien der Belgische wetgeving in zake van zee-verslag.

Het Zeevaart-comité besloot tot intrekking van artikel 38.

Den 5ⁿ Juli 1899, diende de heer Begereim, Minister van Justitie, een wetsontwerp in, tot het bekrachtigen van deze intrekking. Het verviel, ten gevolge van de ontbinding der Kamers.

Den 26ⁿ Februari 1902, diende de heer Vanden Heuvel, Minister van Justitie, hetzelfde wetsontwerp in. Over dit ontwerp wordt thans verslag uitgebracht.

Door artikel 38 der zeevaartwet van 21 Augustus 1879, wordt den scheepskapitein, behalve in geval van blijkbaar gevaar, verboden eenig gedeelte van zijne lading te lossen vooraleer verslag te hebben gedaan.

Dit verslag moet, zooals men weet, gedaan worden ten overstaan van den

⁽¹⁾ Wetsontwerp, n^o 70.

⁽²⁾ De Commissie, voorgezeten door den heer BEERNAERT, bestond uit de heeren CARTON DE WIART, HOYOIS, TIBBAUT, SEGERS, LEFEBVRE en VAN RIJSWIJCK.

voorzitter der rechtbank van koophandel, binnen de vier-en-twintig uren na de aankomst in de haven (art. 32, 35 en 36 derzelfde wet).

Deze bepaling van artikel 38 — ontleend aan het Wetboek van koophandel van 1808 en twee eeuwen verouderd — klimt op tot eene ordonnantie van 1661, en heeft thans niet meer de minste reden van bestaan.

Vroeger was zij van algemeen en van privaat belang.

Met het oog op het openbaar belang, strekte zij om te verhinderen dat beschadigde goederen, van aard om ziekten te verspreiden, gelost werden.

Voor het privaat belang, was hare bedoeling de oprechtheid van het zee-verslag te verzekeren, doordien de aangifte van den scheepskapitein kon onderzocht worden vóór het lossen.

Thans bestaan die redenen niet meer.

Het bestuur kan den gezondheidstoestand kennen van de landen waar ingeladen wordt, den aard nagaan van de beschadigde goederen, en den kapitein doen bewijzen dat hij in België al de voorgeschrevene gezondheidsmaatregelen nam.

Anderzijds zegt de Toelichting terecht dat « de oprechtheid van het zee-verslag kan worden nagegaan door vergelijking met het dagelijks bijgeschreven scheepsboek, door ondervraging van het scheepsvolk en vooral door technisch onderzoek, zooals dit gestadig plaats heeft in onze havens ».

Ook geraakte artikel 38 volkomen in onbruik.

Doch een arrest van 16 Juni 1898 (*Pasicrisie belge*, 1898, I, 231) besliste dat het verbod naar artikel 38 een maatregel van openbaar belang is.

Gezien deze rechtsspraak, dient de wet overeengebracht met het gebruik, en door eenen tekst het verval bekrachtigd van eenen regel, die geene reden van bestaan meer heeft.

Zoo wordt daarover gedacht door de Kamer van koophandel te Antwerpen, door de Commissie tot onderzoek van dit vraagstuk aangesteld, door de Belgische Vereeniging tot eenmaking van het zeevaartrecht, door gansch den zeehandel.

Door die éénmaking van het internationaal zeevaartrecht te bevorderen, verlangen allen het voorbeeld te volgen van Engeland, Duitschland, Nederland, Denemarken, Zweden en Noorwegen, waar dergelijke bepalingen onbekend zijn.

Zij die vóór het gerecht den regel van het openbaar belang voor artikel 38 inriepen, en beweerden dat de ligdagen eerst daags na het overleggen van het zee-verslag aanvangen, beoogden overigens niets anders dan geene vergoeding wegens overligdagen te moeten betalen, waar aan vertraagde lossing hen blootstelde.

Dergelijke sluwheid heeft voor betreurenswaardig gevolg, dat zij den gang van den handel belemmert en de schepen eenen halven, eenen vollen dag of nog meer doet verliezen.

In de overtuiging dat het noodig is door het intrekken van artikel 38, dit

overblijfsel van eene verouderde wet weg te nemen, keurde de Commissie met eenparige stemmen der aanwezige leden het wetsontwerp goed.

De Verslaggever,

PAUL SEGERS.

De Voorzitter,

A. BEERNAERT.

