

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MARS 1914.

Projet de loi modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (De la navigation maritime et de la navigation intérieure).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Chambre est saisie d'un projet de loi approuvant deux conventions relatives à l'unification de certaines règles en matière d'abordage ainsi qu'en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, adoptées par la Conférence internationale du droit maritime de Bruxelles, au cours de sa session de septembre 1910.

Aux termes de ces actes, les dispositions des conventions, signées par les plénipotentiaires de vingt-deux États, seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque les navires en cause seront ressortissants aux États des parties contractantes et dans les cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité;

2° Que lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable.

Pour atteindre le but poursuivi, l'unification du droit maritime sur les matières au sujet desquelles un accord est intervenu, un pas reste à faire : il faut étendre l'application des règles conventionnelles à tous les litiges qui peuvent surgir, lors même que les ressortissants d'un État non contractant y sont parties et que tous les intéressés sont ressortissants du même État.

Ce résultat ne peut être obtenu qu'en substituant aux dispositions des lois nationales les règles adoptées par la Conférence de Bruxelles.

Il convient dès lors, en ce qui nous concerne, de mettre le livre II de notre Code de commerce, consacré à la navigation maritime et à la navigation intérieure, en harmonie avec les prescriptions conventionnelles auxquelles on s'est arrêté.

C'est l'objet du projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de vous soumettre et qui introduit, de plus, dans notre législation les sanctions répressives destinées à assurer l'observation des obligations nouvelles imposées aux capitaines de navires.

Le Ministre de la Justice,

LEON DE LANTSHEERE.

Projet de loi modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (De la navigation maritime et de la navigation intérieure).

Ontwerp van wet tot wijziging en aanvulling van de bepalingen van boek II van het Wetboek van koophandel (Van zee- en binnenvaart).

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Les articles 251 et 252 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

ART. 251. — Si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Si l'abordage a été causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respec-

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Justie,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Justitie is belast met, in Onzen naam, aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aan te bieden waarvan de inhoud volgt :

Eerste artikel.

De artikelen 251 en 252 van boek II van het Wetboek van koophandel zijn door de volgende bepalingen vervangen :

ART. 251. — Indien de aanvaring door toeval of door overmacht veroorzaakt is, of indien de oorzaak der aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

Deze bepaling blijft ook van toepassing in geval hetzij de schepen, hetzij een hunner voor anker liggen op het oogenblik van het ongeval.

Indien de aanvaring te wijten is aan de schuld van een der schepen, moet de schade worden vergoed door het schip, dat deze veroorzaakt heeft.

In geval van schuld van wederzijde, is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn schuld. Kan

tivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 4 du présent article, il doit définitivement supporter.

La responsabilité établie par les dispositions qui précèdent subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

ART. 252. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Article 2.

Les dispositions suivantes sont ajoutées au livre II du Code de commerce, à la suite de l'article 254 :

ART. 255. — Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers,

echter, volgens omstandigheden, de verhouding niet worden vastgesteld, of blijkt de schuld van wederzijde even-groot te zijn, dan wordt de aansprakelijkheid gelijk gedeeld.

De schade, veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan dezer ladingen, hetzij aan de kleederen of verdere have van het scheepsvolk, van de passagiers of van andere zich aan boord bevindende personen, wordt door de schuldige schepen gedragen, in de bovenbedoelde verhouding, zonder solidariteit tegenover derden.

De schuldige schepen zijn solidaire verantwoordelijk tegenover derden voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens verhaal van het schip dat een hooger aandeel betaald heeft dan welk het, overeenkomstig het 4^e lid van dit artikel, bepaaldelijk moet dragen.

De door de voorgaande bepalingen voorziene aansprakelijkheid bestaat ook in geval de aanvaring veroorzaakt werd door de schuld van een loods, zelfs wanneer het gebruik van dezes diensten verplichtend was.

ART. 252. — De rechtsvordering tot vergoeding der ten gevolge van aanvaring geleden schade is onderworpen aan protest noch aan welke andere bijzondere formaliteit.

Artikel 2.

De volgende bepalingen zijn toegevoegd aan boek II van het Wetboek van koophandel, na artikel 254 :

ART. 255. — Na eene aanvaring is de gezagvoerder van elk der met elkaar in aanraking gekomen schepen, voor zoover hij zulks zonder ernstig gevaar voor zijn schip, dezes bemanning en

de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Tout capitaine qui enfreint ces prescriptions sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Les articles 66, 67, 69, § 2, et 85 du Code pénal sont applicables à cette infraction.

Art. 256. — Les dispositions du présent titre s'étendent à la répartition des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 3.

Il est ajouté au livre II du Code de commerce, à la suite du titre VII, un nouveau titre conçu comme suit :

TITRE VIII.

DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES.

Art. 257. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

passagiers kan doen, gehouden hulp te verleenen aan het andere vaartuig, dezès bemanning en passagiers.

In de mate van het mogelijke, is hij ook gehouden aan het andere schip den naam van zijn vaartuig en de haven waar het thuis behoort te laten kennen, alsmede de plaats van waar hij komt en die waar hij heêngaat.

Ieder gezagvoerder die deze bepalingen overtreedt, wordt gestraft met gevangenisstraf van éene maand tot twee jaren, en geldboete van vijf honderd frank tot vijf duizend frank.

De artikelen 66, 67, 69, § 2, en 85 van het Strafwetboek zijn op dit geval van toepassing.

Art. 256. — De bepalingen van dezen titel strekken zich uit tot de vergoeding der schade, door een schip hetzij door de uitvoering of het verzuim eener sturbeweging, hetzij door niet-inachtneming der verordeningen veroorzaakt hetzij aan een ander schip, hetzij aan de zich daarop bevindende zaken of personen, zelfs wanneer geene aanvaaring heeft plaats gehad.

Artikel 3.

Aan boek II van het Wetboek van koophandel wordt, na den VII^{de} titel, een nieuwe titel toegevoegd, luidende als volgt :

TITEL VIII.

VAN HULP- EN BERGLOON.

Art. 257. — Elke handeling tot helpen of bergen die een nuttigen uitslag heeft opgeleverd, geeft aanleiding tot een billijk loon.

Er is geen loon verschuldigd wanneer de verleende dienst geen nuttigen uitslag oplevert.

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

ART. 258. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ART. 259. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ART. 260. — Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ART. 261. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et de la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

ART. 262. — Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon

In geen geval kan de te betalen som de waarde der geredde zaken overtreffen.

ART. 258. — Zij die aan de bergingswerkzaamheden hebben deel genomen in weerwil van het uitdrukkelijk en redelijk verbod van het geholpen schip, hebben geen aanspraak op eenig loon.

ART. 259. — De sleepboot heeft alleen recht op loon voor het helpen of bergen van het gesleepte schip of dezes lading, wanneer door die boot buitengewone diensten zijn bewezen die niet beschouwd kunnen worden als begrepen in de sleepovereenkomst.

ART. 260. — Loon is verschuldigd ook dan wanneer de hulp of de berging heeft plaats gehad onder schepen, behoorende aan een zelfden eigenaar.

ART. 261. — Het bedrag van het loon wordt door partijen bij overeenkomst begroot, en bij gebreke daaraan, door den rechter.

Hetzelfde geldt voor de verhouding waarin dat loon onder de bergers moet worden verdeeld en voor de verdeeling onder den eigenaar, den gezagvoerder en de verdere personen, in dienst van elk der reddende schepen.

ART. 262. — Elke hulp- en bergingsovereenkomst, op het oogenblik en onder den invloed van den nood gesloten, kan, ten verzoeken van eene van partijen, door den rechter vernietigd of gewijzigd worden, indien hij oordeelt dat de bedongen voorwaarden niet billijk zijn.

In allen gevalle, wanneer bewezen is dat de toestemming van eene van partijen mede een gevolg is van bedrog of van verzwijging, of wanneer het loon,

excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

ART. 263. — La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base : a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) En second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 261, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

ART. 264. — Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

in een of anderen zin op bovenmatige wijze buiten verhouding staat tot den bewezen dienst, kan de overeenkomst, ten verzoeke van de belanghebbende partij, door den rechter worden vernietigd of gewijzigd.

ART. 263. — Het loon wordt naar omstandigheden begroot door den rechter, waarbij tot grondslag worden genomen : a) In de eerste plaats, de bekomen uitslag, de moeite en de verdiensten van hen die hulp verleenden, het gevaar waaraan het geholpen schip, dezes passagiers, bemanning en lading, alsmede de bergers en het reddende schip hebben bloot gestaan, de gebruikte tijd, de geleden kosten en schade en de door de bergers gelooopen risico's van verantwoordelijkheid en andere, de waarde van het door hen gewaagde materieel, waarbij desvoorkomend rekening wordt gehouden met de bijzondere bestemming van het hulpaanbrengende schip ; b) In de tweede plaats, de waarde der geredde zaken.

Dezelfde bepalingen gelden voor de verdeling, voorzien bij artikel 261, 2^{de} lid.

De rechter kan het loon verminderen of doen vervallen indien blijkt dat de bergers door eigen schuld de berging of de hulp noodzakelijk hebben doen worden of zich schuldig hebben gemaakt aan diefstal, heling of andere bedrieglijke feiten.

ART. 264. — Geen loon is verschuldigd door de geredde personen.

De redders van menschenlevens, welke opgetreden zijn ter gelegenheid van het ongeval dat tot hulp- of bergingsdiensten aanleiding gaf, hebben recht op een billijk aandeel in het loon, aan de bergers van het schip, van de lading en van hun toebehooren toegekend.

Art. 265. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Tout capitaine qui contrevient à cette obligation sera puni conformément aux alinéas 3 et 4 de l'article 255.

Article 4.

Les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 259 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

Sont prescrites :

Toutes actions en réparation de dommages causés par un abordage, deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'avant dernier alinéa de l'article 251 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement ;

Toutes actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage, deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Article 5.

L'article 267 du livre II du Code de commerce est conçu comme suit :

Le titre VII relatif à l'abordage, le titre VIII relatif à l'assistance et au sauvetage, les alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'article 270 sont applicables aux bateaux.

Art. 265. — Voor zoover hij zulks doen kan zonder ernstig gevaar voor zijn schip, zijn scheepsvolk, zijne passagiers, is elke gezagvoerder gehouden hulp te verleenen aan iederen, zelfs vijandelijken persoon die in levensgevaar in zee wordt gevonden.

Ieder gezagvoerder die aan deze verplichting te kort komt, wordt gestraft overeenkomstig de alinea's 3 en 4 van artikel 255.

Artikel 4.

De alinea's 1, 2 en 3 van artikel 259 van boek II van het Wetboek van koophandel zijn door de volgende bepalingen vervangen :

Verjaard zijn :

Alle rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade twee jaren na de gebeurtenis.

De termijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal, door het voorlaatste lid van artikel 251 toegelaten, bedraagt één jaar. Deze verjaring begint eerst te loopen met den dag der betaling ;

Alle rechtsvordering tot betaling van hulp- of bergloon, twee jaren na den dag waarop de hulp- of bergingswerkzaamheden zijn beëindigd.

Artikel 5.

Artikel 267 van boek II van het Wetboek van koophandel luidt als volgt :

Titel VII betreffende de aanvaring, titel VIII betreffende hulp- en bergloon, de alinea's 1, 2, 3 en 4 van artikel 270, zijn van toepassing op de binnenscheepen.

Article 6.

Le titre VIII du livre II du Code de commerce (Des fins de non-recevoir et des Prescriptions) et le titre IX du même livre (Des bateaux) deviennent respectivement les titres IX et X.

Les articles 255 à 268 deviennent respectivement les articles 266 à 279.

Donné à Assouan, le 12 mars 1914.

Artikel 6.

Titel VIII van boek II van het Wetboek van koophandel (Van gronden van niet ontvankelijkheid en van verjaringen) en titel IX van hetzelfde boek (Van binnenschepen) worden onderscheidenlijk de titels IX en X.

De artikelen 255 tot 268 worden onderscheidenlijk de artikelen 266 tot 279.

Gegeven te Assuan, den 12ⁿ Maart 1914.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Justitie,

LÉON DE LANTSHEERE.

(VIII)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 21 MAART 1911.

Ontwerp van wet tot wijziging en aanvulling van de bepalingen van Boek II van het Wetboek van koophandel (Van zee- en binnenvaart).

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Aan de Kamer is onderworpen een ontwerp van wet tot goedkeuring van twee overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, alsmede in zake hulp- en bergloon, welke aangenomen werden door de Internationale Conferentie voor zeerecht te Brussel, zittijd van September 1910.

Naar luid van deze akten, zullen de bepalingen der overeenkomsten, door de gevolmachtigden van twee en twintig Staten ondertekend, ten opzichte van al de belanghebbenden van toepassing zijn wanneer de betrokken schepen behooren tot de Staten der verdragsluitende partijen, en in de door de nationale wetten voorziene gevallen.

Het is echter verstaan :

1^o Dat ten opzichte der belanghebbenden, die onderhoorigen zijn van een niet verdragsluitenden Staat, de toepassing van bedoelde bepalingen door elk der verdragsluitende Staten aan de voorwaarde van wederkeerigheid kan worden ondergeschikt ;

2^o Dat, wanneer de belanghebbenden onderhoorigen zijn van denzelfden Staat als de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is, 's Lands wet en niet de overeenkomst toepasselijk is.

Om het betrachte doel te bereiken, nl. de eenmaking van het zeerecht in die zaken waaromtrent eene overeenkomst is getroffen, blijft nog een werk te verrichten : de toepassing der regeling, door de overeenkomsten bepaald,

moet uitgebreid worden tot al de geschillen die kunnen ontstaan, wanneer zelfs onderhoorigen van een niet verdragsluitenden Staat er als partij in betrokken zijn en wanneer al de partijen onderhoorigen zijn van denzelfden Staat.

Deze uitslag kan alleen worden bekomen door, in de plaats van de bepalingen van 's Lands wetten, de regelen te stellen die de Brusselsche Conferentie heeft goedgekeurd.

Wat ons betreft past het dienvolgens het tweede boek van ons Wetboek van koophandel, dat over zeevaart en binnenvaart handelt, in overeenstemming te brengen met de aangenomen bepalingen der overeenkomsten.

Dit is het doel van het wetsontwerp, dat de Regeering de eer heeft U voor te leggen en waarbij, bovendien, in onze wetgeving de straffen worden ingevoerd, die de nakoming van de nieuwe, aan de scheepskapiteins opgelegde verplichtingen moeten verzekeren.

De Minister van Justitie,

LEON DE LANTSHEERE.

Projet de loi modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (De la navigation maritime et de la navigation intérieure).

Ontwerp van wet tot wijziging en aanvulling van de bepalingen van boek II van het Wetboek van koophandel (Van zee- en binnenvaart).

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Les articles 251 et 252 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

ART. 251. — Si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Si l'abordage a été causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respec-

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Justie,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Justitie is belast met, in Onzen naam, aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aan te bieden waarvan de inhoud volgt :

Eerste artikel.

De artikelen 251 en 252 van boek II van het Wetboek van koophandel zijn door de volgende bepalingen vervangen :

ART. 251. — Indien de aanvaring door toeval of door overmacht veroorzaakt is, of indien de oorzaak der aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

Deze bepaling blijft ook van toepassing in geval hetzij de schepen, hetzij een hunner voor anker liggen op het oogenblik van het ongeval.

Indien de aanvaring te wijten is aan de schuld van een der schepen, moet de schade worden vergoed door het schip, dat deze veroorzaakt heeft.

In geval van schuld van wederzijde, is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn schuld. Kan

tivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 4 du présent article, il doit définitivement supporter.

La responsabilité établie par les dispositions qui précèdent subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 252. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Article 2.

Les dispositions suivantes sont ajoutées au livre II du Code de commerce, à la suite de l'article 254 :

Art. 255. — Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers,

echter, volgens omstandigheden, de verhouding niet worden vastgesteld, of blijkt de schuld van wederzijde even-groot te zijn, dan wordt de aansprakelijkheid gelijk gedeeld.

De schade, veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan dezer ladingen, hetzij aan de kleederen of verdere have van het scheepsvolk, van de passagiers of van andere zich aan boord bevindende personen, wordt door de schuldige schepen gedragen, in de bovenbedoelde verhouding, zonder solidariteit tegenover derden.

De schuldige schepen zijn solidaire verantwoordelijk tegenover derden voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens verhaal van het schip dat een hooger aandeel betaald heeft dan welk het, overeenkomstig het 4^{de} lid van dit artikel, bepaaldelijk moet dragen.

De door de voorgaande bepalingen voorziene aansprakelijkheid bestaat ook in geval de aanvaring veroorzaakt werd door de schuld van een loods, zelfs wanneer het gebruik van dezès diensten verplichtend was.

Art. 252. — De rechtsvordering tot vergoeding der ten gevolge van aanvaring geleden schade is onderworpen aan protest noch aan welke andere bijzondere formaliteit.

Artikel 2.

De volgende bepalingen zijn toegevoegd aan boek II van het Wetboek van koophandel, na artikel 254 :

Art. 255. — Na eene aanvaring is de gezagvoerder van elk der niet elkaar in aanraking gekomen schepen, voor zoover hij zulks zonder ernstig gevaar voor zijn schip, dezès bemanning en

de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Tout capitaine qui enfreint ces prescriptions sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Les articles 66, 67, 69, § 2, et 85 du Code pénal sont applicables à cette infraction.

ART. 256. — Les dispositions du présent titre s'étendent à la répartition des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 3.

Il est ajouté au livre II du Code de commerce, à la suite du titre VII, un nouveau titre conçu comme suit :

TITRE VIII.

DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES.

ART. 257. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

passagiers kan doen, gehouden hulp te verleenen aan het andere vaartuig, dezès bemanning en passagiers.

In de mate van het mogelijke, is hij ook gehouden aan het andere schip den naam van zijn vaartuig en de haven waar het thuis behoort te laten kennen, alsmede de plaats van waar hij komt en die waar hij heëngaat.

Ieder gezagvoerder die deze bepalingen overtreedt, wordt gestraft met gevangenisstraf van éene maand tot twee jaren, en geldboete van vijf honderd frank tot vijf duizend frank.

De artikelen 66, 67, 69, § 2, en 85 van het Strafwetboek zijn op dit geval van toepassing.

ART. 256. — De bepalingen van dezen titel strekken zich uit tot de vergoeding der schade, door een schip hetzij door de uitvoering of het verzuim eener sturbeweging, hetzij door niet-inachtneming der verordeningen veroorzaakt hetzij aan een ander schip, hetzij aan de zich daarop bevindende zaken of personen, zelfs wanneer geene aanvaring heeft plaats gehad.

Artikel 3.

Aan boek II van het Wetboek van koophandel wordt, na den VII^{de} titel, een nieuwe titel toegevoegd, luidende als volgt :

TITEL VIII.

VAN HULP- EN BERGLOON.

ART. 257. — Elke handeling tot helpen of bergen die een nuttigen uitslag heeft opgeleverd, geeft aanleiding tot een billijk loon.

Er is geen loon verschuldigd wanneer de verleende dienst geen nuttigen uitslag oplevert.

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

ART. 258. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ART. 259. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ART. 260. — Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ART. 261. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et de la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

ART. 262. — Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon

In geen geval kan de te betalen som de waarde der geredde zaken overtreffen.

ART. 258. — Zij die aan de bergingswerkzaamheden hebben deel genomen in weerwil van het uitdrukkelijk en redelijk verbod van het geholpen schip, hebben geen aanspraak op eenig loon.

ART. 259. — De sleepboot heeft alleen recht op loon voor het helpen of bergen van het gesleepte schip of dezes lading, wanneer door die boot buitengewone diensten zijn bewezen die niet beschouwd kunnen worden als begrepen in de sleepovereenkomst.

ART. 260. — Loon is verschuldigd ook dan wanneer de hulp of de berging heeft plaats gehad onder schepen, behoorende aan een zelfden eigenaar.

ART. 261. — Het bedrag van het loon wordt door partijen bij overeenkomst begroot, en bij gebreke daaraan, door den rechter.

Hetzelfde geldt voor de verhouding waarin dat loon onder de bergers moet worden verdeeld en voor de verdeling onder den eigenaar, den gezagvoerder en de verdere personen, in dienst van elk der reddende schepen.

ART. 262. — Elke hulp- en bergingsovereenkomst, op het oogenblik en onder den invloed van den nood gesloten, kan, ten verzoeken van eene van partijen, door den rechter vernietigd of gewijzigd worden, indien hij oordeelt dat de bedongen voorwaarden niet billijk zijn.

In allen gevalle, wanneer bewezen is dat de toestemming van eene van partijen mede een gevolg is van bedrog of van verzwijging, of wanneer het loon,

excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

ART. 263. — La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base : a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; b) En second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 261, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

ART. 264. — Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

in een of anderen zin op bovenmatige wijze buiten verhouding staat tot den bewezen dienst, kan de overeenkomst, ten verzoeken van de belanghebbende partij, door den rechter worden vernietigd of gewijzigd.

ART. 263. — Het loon wordt naar omstandigheden begroot door den rechter, waarbij tot grondslag worden genomen : a) In de eerste plaats, de bekomen uitslag, de moeite en de verdiensten van hen die hulp verleenden, het gevaar waaraan het geholpen schip, dezes passagiers, bemanning en lading, alsmede de bergers en het reddende schip hebben bloot gestaan, de gebruikte tijd, de geleden kosten en schade en de door de bergers gelooopen risico's van verantwoordelijkheid en andere, de waarde van het door hen gewaagde materieel, waarbij desvoorkomend rekening wordt gehouden met de bijzondere bestemming van het hulpaanbrengende schip; b) In de tweede plaats, de waarde der geredde zaken.

Dezelfde bepalingen gelden voor de verdeling, voorzien bij artikel 261, 2^{de} lid.

De rechter kan het loon verminderen of doen vervallen indien blijkt dat de bergers door eigen schuld de berging of de hulp noodzakelijk hebben doen worden of zich schuldig hebben gemaakt aan diefstal, heling of andere bedrieglijke feiten.

ART. 264. — Geen loon is verschuldigd door de geredde personen.

De redders van menschenlevens, welke opgetreden zijn ter gelegenheid van het ongeval dat tot hulp- of bergingsdiensten aanleiding gaf, hebben recht op een billijk aandeel in het loon, aan de bergers van het schip, van de lading en van hun toebehooren toegekend.

ART. 265. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Tout capitaine qui contrevient à cette obligation sera puni conformément aux alinéas 3 et 4 de l'article 255.

Article 4.

Les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 259 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

Sont prescrites :

Toutes actions en réparation de dommages causés par un abordage, deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'avant dernier alinéa de l'article 251 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement ;

Toutes actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage, deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Article 5.

L'article 267 du livre II du Code de commerce est conçu comme suit :

Le titre VII relatif à l'abordage, le titre VIII relatif à l'assistance et au sauvetage, les alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'article 270 sont applicables aux bateaux.

ART. 265. — Voor zoover hij zulks doen kan zonder ernstig gevaar voor zijn schip, zijn scheepsvolk, zijne passagiers, is elke gezagvoerder gehouden hulp te verleenen aan iederen, zelfs vijandelijken persoon die in levensgevaar in zee wordt gevonden.

Ieder gezagvoerder die aan deze verplichting te kort komt, wordt gestraft overeenkomstig de alinea's 3 en 4 van artikel 255.

Artikel 4.

De alinea's 1, 2 en 3 van artikel 259 van boek II van het Wetboek van koophandel zijn door de volgende bepalingen vervangen :

Verjaard zijn :

Alle rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade twee jaren na de gebeurtenis.

De termijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal, door het voorlaatste lid van artikel 251 toegelaten, bedraagt één jaar. Deze verjaring begint eerst te loopen met den dag der betaling ;

Alle rechtsvordering tot betaling van hulp- of bergloon, twee jaren na den dag waarop de hulp- of bergingswerkzaamheden zijn beëindigd.

Artikel 5.

Artikel 267 van boek II van het Wetboek van koophandel luidt als volgt :

Titel VII betreffende de aanvaring, titel VIII betreffende hulp- en bergloon, de alinea's 1, 2, 3 en 4 van artikel 270, zijn van toepassing op de binnenscheepen.

Article 6.

Le titre VIII du livre II du Code de commerce (Des fins de non-recevoir et des Prescriptions) et le titre IX du même livre (Des bateaux) deviennent respectivement les titres IX et X.

Les articles 255 à 268 deviennent respectivement les articles 266 à 279.

Donné à Assouan, le 12 mars 1911.

Artikel 6.

Titel VIII van boek II van het Wetboek van koophandel (Van gronden van niet ontvankelijkheid en van verjaringen) en titel IX van hetzelfde boek (Van binnenschepen) worden onderscheidenlijk de titels IX en X.

De artikelen 255 tot 268 worden onderscheidenlijk de artikelen 266 tot 279.

Gegeven te Assuan, den 12ⁿ Maart 1911.

ALBERT:

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Justitie,

LÉON DE LANTSHEERE.
