

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 JULI 1927.

Ontwerp van wet ten doel hebbende de belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvoudige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De goedkeuring van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvoudige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, welke wij U ter andere plaatse voorstellen, vergt logischerwijze dat de Belgische wetgeving met de bepalingen van dit verdrag in overeenstemming worde gebracht.

Wijl onze wettelijke voorschriften in zake zeevaart van betrekkelijk jongen datum zijn en de wet van 10 Februari 1908 reeds in zekere mate met de nieuwe gedachten en de in den schoot der Internationale Conferenties besproken ontwerpen van vergelijk rekening heeft gehouden, kon aan de bepalingen van de overeenkomst omtrent de beperking van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars gemakkelijk eene plaats worden ingeruimd in het kader van ons Wetboek van Koophandel en moest het opstellen van een bijzondere wet buiten genoemd wetboek niet eens overwogen worden.

De aan onze wetgeving toe te brengen veranderingen hebben betrekking op hoofdstuk één van titel II van boek II van het Wetboek van Koophandel « Van eigenaars van schepen. »

Dit ontwerp heeft ten doel artikelen 46 tot 53 van de wet van 1908 aan te vullen, te wijzigen of door nieuwe bepalingen te vervangen.

Die wijzigingen zijn noodzakelijk. Het zou inderdaad niet te begrijpen zijn, dat er in een zelfde land gelijktijdig twee verschillende rechtstelsels betreffende de aansprakelijkheid zouden bestaan, waarvan het eene de betrekkingen zou regelen van de Belgen onderling, wanneer er alleen sprake is van Belgische belangen, terwijl het andere zou toe te passen zijn zoodra een schip van een contracteerenden Staat in de zaak zou betrokken worden.

Daar het door het verdrag ingevoerde nieuwe stelsel berust op de persoonlijke aansprakelijkheid van den eigenaar, dubbel beperkt en tot het scheepsvermogen en tot een forfaitair bedrag, moest het vroeger geldende begrip van den afstand van het schip en van de vrachtpenningen vervallen.

Van een anderen kant behoorde nauwkeurig te worden vastgesteld in welke gevallen en hoe de aansprakelijkheid aldus dubbel kan beperkt worden, vooreerst tot de waarde van het schip, van de vrachtpenningen en van het toebehooren van het schip, vervolgens tot een forfaitaire som per ton inhoud.

Uit het Britsche stelsel van de aansprakelijkheid heeft de internationale overeenkomst de gedachte overgenomen van de toepassing, in geval van dood of lichamelijk letsel, van een bijzondere grens voor aansprakelijkheid, hooger dan de voor stoffelijke schade gestelde beperking; die nieuwe bepaling moest dus in de Belgische wetgeving teruggevonden worden en in dit opzicht een practisch en algemeen aangenomen stelsel aanvullen.

Voor de toepassing van het internationaal verdrag behoorden bovendien de in de overeenkomst in ponden sterling opgegeven bedragen volgens ons muntstelsel in ronde getallen te worden omgezet.

Ten slotte was het niet voldoende het beginsel van de beperking der aansprakelijkheid vast te stellen; ook voor de goede werking er van diende zorg gedragen.

De ingewikkelde aard van de scheepvaartkwesties, voortvloeiende uit het groot getal schuldeischers en belangen, die in een zelfde zaak kunnen betrokken zijn, laat niet toe gebruik te maken van de middelen, bij het Wetboek van burgerlijke rechtspleging in zake verdeeling bij omslag voorgeschreven.

Reeds nu is het gebruikelijk om de benoeming uit te lokken van eenen vereffenaar, er mede belast de bedragen, door den scheepseigenaar afgestaan, onder de schuldeischers te verdeelen. Aan deze wijze van doen wordt bij het ontwerp een regelmatig karakter gegeven. Zij sluit trouwens aan bij hetgeen in zake faillissement in het Wetboek van Koophandel is voorzien.

Wanneer een reeder zich wil beroepen op de bepalingen, welke hem toelaten zijne aansprakelijkheid te beperken tot de waarde van het schip of tot de sommen, welke die waarde vervangen, zal het hem vrijstaan aan den voorzitter van de rechtbank van koophandel te vragen dat een vereffenaar en een rechter commissaris zouden aangewezen worden. Hetzelfde recht wordt toegekend aan al de schuldeischers aan wie de beperking wordt tegengeworpen. De aldus aangewezen vereffenaar zal de schuldeischers oproepen; dezen zullen opnieuw hunne schuldvorderingen indienen, waarvan de echtheid zal worden nagegaan.

Wijl den reeder het beheer van zijne goederen niet is ontnomen, spreekt het vanzelf dat hij bij de gansche rechtspleging tegenwoordig zal zijn of zal opgeroepen worden en dat hij de wettige en rechtstreeksche tegenspreker der schuldeischers blijft. Geheel de rechtspleging vindt plaats onder het toezicht van den rechter-commissaris en van de rechtbank van koophandel.

Bij het ontwerp wordt de rechtbank van koophandel te Antwerpen aangewezen; dit is in overeenstemming met de wet, welke onze groote nationale haven reeds heeft aangeduid als de plaats van inschrijving van de bewijzen van eigendom en van de hypotheeken en als de plaats der bij de wet voorziene bekendmaking in zake scheepseigendom en scheepshypotheeken. Evencens diende aldus, in het belang zelf van de schuldeischers, de afwikkeling van de rechtspleging in zake afstand in één punt samengetrokken.

Het spreekt vanzelf dat die bepalingen, wat den grond zelf van die geschillen betreft, geenerlei wijziging in de bevoegdheid medebrengen. Het zal de partijen altijd vrij staan hunne rechten te doen erkennen voor de onderscheiden, eventueel bevoegde handelsrechtbanken van het land en tot staving van hunne

schuldvorderingen den titel voor te leggen, dien zij aldus zullen bekomen hebben.

De dubbele forfaitaire grens van acht pond sterling of 280 belga's of 1,400 frank per ton inhoud voor de stoffelijke schade alsmede voor de lichaamsongevallen, kon geen toepassing vinden met betrekking tot de binnenscheepvaart.

De aansprakelijkheid van den vervoerder over de binnenwateren is inderdaad een punt, dat thans bij internationale commissies ter bespreking ligt. Het past dus de bepalingen dienaangaande tot de hoofdbeginselen te beperken. Van een anderen kant stuit de toepassing van den regel omtrent de beperking van de aansprakelijkheid tot een forfaitair bedrag per ton in de practijk op groote moeilijkheden. Ten slotte blijkt het begrip van beperking der aansprakelijkheid tot het scheepsvermogen, uitgebreid tot de binnenscheepvaart, een afdoende bescherming van de betrokken belangen in te sluiten. Om die redenen neemt het huidige ontwerp voor de binnenscheepvaart slechts het grondbeginsel over van de persoonlijke aansprakelijkheid, beperkt tot het scheepsvermogen, zonder eenig andere, in sommige gevallen toepasselijke beperking in overweging te nemen.

In dien zin wordt, bij artikel 2 van bijgaand ontwerp van wet, artikel 273 van boek II van het Wetboek van Koophandel gewijzigd.

Ziedaar, Mijne Heeren, de beteekenis van het ontwerp van wet, dat wij de eer hebben U ter bespreking voor te leggen. Wilt het de logische aanvulling is van de Diplomatieke Overeenkomst van Brussel, gelieve het U er uwe goedkeuring aan te hechten, omdat de zeehandel zoo spoedig mogelijk de voordeelen van de nieuwe regeling zou kunnen genieten.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE.

De Minister van Justitie,

P. HYMANS.

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafen,
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'approbation de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, que nous vous proposons d'autre part, entraîne logiquement une mise en concordance de la législation belge avec les dispositions de cette convention.

Nos dispositions législatives concernant la navigation maritime étant relativement récentes et la loi du 10 février 1908 ayant tenu compte déjà dans une certaine mesure des idées nouvelles et des projets de transactions discutés au sein des conférences internationales, les dispositions de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ont pu trouver aisément place dans le cadre des textes du Code de commerce et il n'a pas fallu envisager la nécessité de faire une loi spéciale sur la matière en dehors de ce code.

Les changements à apporter à notre législation affectent le chapitre premier du titre II du livre II du Code de commerce : « Des propriétaires de navires ».

Le présent projet a pour but de compléter, de modifier ou de remplacer par des dispositions nouvelles les articles 46 à 53 de la loi de 1908.

Ces modifications sont indispensables. En effet, il ne se concevrait pas qu'il existât en même temps dans un même pays deux régimes juridiques de responsabilité distincts, dont l'un régirait les rapports des Belges entre eux, lorsqu'il ne s'agit que d'intérêts belges, et dont l'autre serait d'application dès qu'un navire ressortissant d'un État contractant serait en cause.

Le régime nouveau instauré par la convention étant la responsabilité personnelle du propriétaire limitée au double point de vue de la fortune de mer et d'une limite forfaitaire, l'ancienne notion de l'abandon du navire et du fret devait être supprimée.

D'autre part, il convenait de fixer d'une manière précise dans quels cas et comment la responsabilité peut être limitée de cette double façon, d'abord à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire, ensuite à une somme forfaitaire par tonneau de jauge.

La convention internationale ayant repris du système britannique de la respon-

sabilité l'idée d'une limite spéciale de responsabilité, au delà de la limite fixée pour les dommages matériels, en cas de mort ou de lésions corporelles, cette disposition nouvelle devait se retrouver dans la législation belge et compléter à cet égard un régime pratique et universellement admis.

Il fallait, en outre, en vue de l'application de la convention internationale, convertir en chiffres ronds, d'après notre système monétaire, les sommes forfaitaires indiquées en livres sterling dans la convention.

Enfin, il ne suffisait pas d'établir le principe de la limitation de la responsabilité; il fallait aussi en assurer le bon fonctionnement.

La complexité des affaires maritimes à cause du grand nombre de créanciers et d'intérêts qui peuvent être engagés dans une même affaire, ne permet pas de recourir aux voies prescrites par le Code de procédure civile en matière de distribution par compétition.

Actuellement déjà, il est d'usage de provoquer la nomination d'un liquidateur chargé de répartir entre les créanciers les montants abandonnés par le propriétaire de navires. Le projet régularise cette procédure. C'est du reste celle qui est inscrite dans le Code de commerce en matière de faillite.

Quand un armateur voudra user des dispositions qui lui permettent de limiter sa responsabilité à la valeur du navire ou aux sommes qui la remplacent, il lui sera loisible de demander au Président du tribunal de commerce la désignation d'un liquidateur et d'un juge-commissaire. Le même droit appartiendra à tous les créanciers auxquels on oppose la limitation. Le liquidateur ainsi désigné fera appel aux créanciers; ceux-ci reproduiront leurs créances. Il sera procédé à la vérification de ces réclamations.

Comme l'armateur n'est pas dessaisi de la gestion de ses biens, il va de soi qu'il sera présent ou appelé à toute la procédure et qu'il reste le contradicteur légitime et direct des réclamants. Toute la procédure se fera sous le contrôle du juge-commissaire et du tribunal de commerce.

Le projet indique le tribunal de commerce d'Anvers en se conformant sous ce rapport à la loi qui a déjà désigné notre grand port national comme le lieu de l'inscription des titres de propriété et des hypothèques et de la publication légale organisée pour la propriété et les hypothèques maritimes. Il fallait centraliser de même la liquidation des procédures d'abandon dans l'intérêt même des créanciers.

Il va de soi que ces dispositions n'entraînent aucune modification de compétence en ce qui concerne le fond même des litiges. Il sera toujours loisible aux parties de faire reconnaître leurs droits devant les différents tribunaux de commerce du pays qui pourraient avoir compétence et de produire à l'appui de leurs créances le titre qu'ils auront ainsi obtenu.

La double limite forfaitaire de 8 livres sterling ou 280 belgas ou 1,400 francs par tonneau de jauge pour les dommages matériels, ainsi que pour les accidents corporels, ne pouvait trouver son application en ce qui concerne la navigation intérieure.

En effet, la matière de la responsabilité du transporteur par eaux intérieures se trouve actuellement à l'ordre du jour de commissions internationales. Il échet donc de limiter en cette matière les dispositions aux principes essentiels. D'autre part, l'application de la règle de la limitation de responsabilité à une somme forfaitaire par tonneau rencontre dans la pratique de grandes difficultés. Enfin, la notion de la limitation de la responsabilité à la fortune de mer étendue à la

navigation intérieure apparait comme une protection efficace des intérêts en cause. C'est pour ces motifs que le projet actuel ne retient pour la batellerie que le principe essentiel de la responsabilité personnelle limitée à la fortune de mer, sans envisager d'autre limitation applicable dans certains cas.

L'article 2 du projet de loi ci-joint, modifie en ce sens l'article 273 du livre II du Code de commerce.

Telle est, Messieurs, la portée du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations. Étant le complément logique de la convention diplomatique de Bruxelles, vous lui donnerez votre approbation en vue de faire bénéficier le plus rapidement possible le commerce maritime des avantages de ce régime nouveau.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

P. HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Ontwerp van wet ten doel hebbende de belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu les dispositions de la convention internationale tendant à l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924,

Vu les articles 46 à 53 et 273 des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911, coordonnées, formant le livre II du Code de commerce,

Considérant qu'il y a lieu de mettre ces dispositions en concordance avec celles de la prédite convention,

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Gezien de schikkingen van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, geteekend, te Brussel, den 25 Augustus 1924,

Gezien de artikelen 46 tot 53 en 273 der samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken,

Overwegend dat het noodig is, deze beschikking en in overeenstemming te brengen met deze van voornoemd verdrag,

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, van Onzen Minister van Justitie en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken, Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefo-

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

ARTICLE PREMIER.

Les articles 46 à 53 inclus des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées, formant le livre II du Code de commerce, sont remplacés par les dispositions suivantes :

ART. 46, § I. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements; il est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

§ II. Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire :

1° Des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;

2° Des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord;

3° Des obligations résultant des connaissements;

4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat;

5° De l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y

nen en Luchtvaart, zijn er mede belast, in Onze Naam, aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De artikelen 46 tot en met 53 van de samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken, worden vervangen door de volgende bepalingen :

ART. 46, § I. Ieder eigenaar van een schip is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van den kapitein en staat in voor de verbintenissen, door laatstgenoemde aangegaan in de uitoefening van zijnen dienst; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van het scheepsvolk en van de als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden in de uitoefening van hunne respectieve diensten.

§ II. De eigenaar van een zeeschip is slechts aansprakelijk tot het beloop van de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip :

1° Voor de vergoeding van schade ten land of te water door de handelingen of verzuimen van de kapitein, het scheepsvolk, den loods of eenig anderen persoon in dienst van het schip, aan derden veroorzaakt;

2° Voor de vergoeding van schade veroorzaakt zoowel aan de lading, welke aan den kapitein ten vervoer is overhandigd, als aan alle zich aan boord bevindende goederen en voorwerpen;

3° Ter zake van de verplichtingen voortspuitende uit cognossementen;

4° Voor de vergoeding van schade veroorzaakt bij gelegenheid van de uitvoering eener overeenkomst en te wijten aan gebrek van zeemanschap;

5° Ter zake van de verplichting het wrak van een gezonken schip weg te

rattachant, ainsi que des dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables;

6° Des rémunérations d'assistance et de sauvetage;

7° De la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes;

8° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance, ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage, et que le propriétaire du navire n'ait pas spécialement autorisé ou ratifié ces obligations.

Toutefois, pour les créances prévues aux numéros 1, 2, 3, 4 et 5, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de deux cent quatre-vingts belgas ou quatorze cents francs par tonneau de jauge du navire.

ART. 47, § I. Si le propriétaire ou le co-propriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

§ II. L'affrèteur et l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire du navire peuvent invoquer la limitation de leur responsabilité dans les mêmes conditions que celui-ci.

ruimen en ter zake van de daarmede verband houdende verplichtingen, alsmede voor de schade veroorzaakt aan de kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare waterwegen;

6° Voor het hulp- en bergloon;

7° Voor het deel in de avarij-grosse dat ten laste komt van den eigenaar;

8° Voor de verplichtingen, voortspuitende uit de overeenkomsten of de handelingen, door den kapitein buiten de thuishaven van het schip krachtens zijne wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht ter voorziening in de wezenlijke behoeften voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, mits die behoeften geen gevolg zijn van de ontoereikende of de gebrekkige uitrusting of bevoorrading bij den aanvang van de reis en de eigenaar van het schip voormelde verplichtingen niet bijzonder toegelaten of bekrachtigd heeft.

Voor de onder nummers 1, 2, 3, 4 en 5 voorziene schuldvorderingen bedraagt de bij voorgaande bepalingen bedoelde aansprakelijkheid evenwel in het geheel niet meer dan een bedrag gelijk aan de som van tweehonderd tachtig belga's of veertienhonderd frank vermenigvuldigd met het getal der tonnemaat van het schip.

ART. 47, § I. Is de eigenaar of de mede-eigenaar van het schip terzelfder tijd de kapitein, dan mag hij zich niet beroepen op de beperking van zijne aansprakelijkheid voor zijne verzuimen tenzij deze voortspruiten uit gebrek aan zeemannschap, en voor de verzuimen van de personen in dienst van het schip.

§ II. De bevrachter en de reeder, die tot de aansprakelijkheid van den eigenaar van het schip verbonden zijn, mogen zich in dezelfde voorwaarden als laatst genoemde op de beperking van hunne aansprakelijkheid beroepen.

ART. 48, § I. Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire, du fret et des accessoires, est tenu de faire la preuve de cette valeur. L'estimation du navire a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident.

2° S'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissement, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports.

ART. 48, § I. De eigenaar, die zich beroept op de beperking van zijne aansprakelijkheid tot de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip, is tot het bewijs van die waarde gehouden. De waarde-bepaling van het schip heeft tot grondslag den toestand van het schip op de hierna vastgestelde tijdstippen :

1° In geval van aanvaring of andere ongevallen en ten opzichte van al de schuldvorderingen, die, zelfs krachtens een overeenkomst daarop betrekking hebben en ontstaan zijn tot op het oogenblik van de aankomst in de eerste na het ongeval bereikte haven, alsmede ten opzichte van de schuldvorderingen voortspruitende uit avarij-grosse, welke door het ongeval is veroorzaakt, heeft de waardebegrooting plaats volgens den toestand waarin het schip verkeert op het oogenblik van de aankomst in de eersten haven.

Heeft, voor dit oogenblik, een nieuw ongeval, vreemd aan het eerste, de waarde van het schip verminderd, dan komt de aldus veroorzaakte waardevermindering niet in aanmerking ten opzichte van de op het vroeger ongeval betrekking hebbende schuldvorderingen.

Voor de ongevallen gedurende het verblijf van het schip in de haven overkomen wordt de begrooting gedaan volgens den toestand van het schip in deze haven, na het ongeval.

2° Geldt het schuldvorderingen betreffende de lading of voortspruitende uit een cognossement, buiten de gevallen in de voorafgaande alinea's voorzien, dan geschiedt de begrooting volgens den toestand van het schip in de bestemmingshaven van de lading of op de plaats waar de reis wordt afgebroken.

Is de lading voor verschillende havens bestemd en staat de schade in verband met een zelfde oorzaak, dan wordt de begrooting gedaan volgens den toestand van het schip in de eerste van die havens.

3° Dans tous les autres cas visés à l'article 46, § II, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

§ II. Le fret visé à l'article 46, § II, y compris le prix de passage, s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à dix pour cent de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret.

§ III. Les accessoires visés à l'article 46, § II, s'entendent :

1° des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés ;

2° des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

Ne sont pas considérés comme des accessoires, les indemnités d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 49. — Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port, concourent entre-elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire en tenant compte du rang des privilèges.

ART. 50. — En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants-droit, responsable au delà de la limite

3° In al de andere bij artikel 46, § II, bedoelde gevallen, geschiedt de begroting volgens den toestand van het schip bij het einde van de reis.

§ II. Onder de vracht bedoeld bij artikel 46, § II, en waaronder ook de passagegelden zijn begrepen, wordt voor schepen van welke soort ook eens en voor altijd verstaan een bedrag gelijkstaande aan 10 t. h. van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis. Tot dit bedrag kan verhaal geschieden zelfs wanneer het schip geen vracht zou verdiend hebben.

§ III. Het bij artikel 46, § II, bedoelde toebehooren omvat :

1° De vergoedingen wegens stoffelijke schade, door het schip sedert den aanvang van de reis geleden en niet hersteld ;

2° De vergoedingen wegens avarij-grosse, voor zoover deze bestaat in stoffelijke schade, door het schip sedert den aanvang van de reis geleden en niet hersteld.

Uitkeeringen ter zake van verzekering worden niet als toebehooren beschouwd, evenmin als premiën, toelagen of andere subsidiën van het eigen land.

ART. 49. — De verschillende schuld-vorderingen, die op een zelfde ongeval betrekking hebben of ten aanzien waarvan, indien geen ongeval heeft plaats gehad, de waarde van het schip in een zelfde haven wordt vastgesteld, loopen te zamen op de som, welke te haren opzichte den omvang van de aansprakelijkheid van den eigenaar bepaalt, zulks met inachtneming van den rang der voorrechten.

ART. 50. — In geval van dood of lichamelijk letsel, veroorzaakt door de handelingen of verzuimen van den kapitein, het scheepsvolk, den loods of eenig ander persoon in dienst van het schip, is de eigenaar, jegens de slachtoffers of jegens hunne rechthebbenden,

fixée à l'article 46, jusqu'à concurrence de deux cent quatre-vingts belgas ou quatorze cents francs par tonneau de jauge du navire.

Les victimes d'un même accident ou leurs ayants-droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité.

Si les victimes ou leurs ayants-droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur les montants visés à l'article 46, § II, et en tenant compte du rang des privilèges.

La jauge dont il est question à l'alinéa premier ci-dessus, ainsi qu'à l'article 46, § II, se calcule comme suit :

Pour les navires à vapeur et autres bâtiments à propulsion mécanique, sur 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 les voiliers, sur le tonnage net.

ART. 51. — En cas de saisie du navire, la garantie donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable.

Au cas où le navire est l'objet d'une nouvelle saisie, le juge peut ordonner la mainlevée, si le propriétaire, en acceptant la compétence du tribunal, établit qu'il a déjà donné garantie pour la pleine limite de sa responsabilité, que la garantie ainsi donnée est satisfaisante et que le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice.

Si la garantie est donnée pour un montant inférieur ou si plusieurs garan-

boven de bij artikel 46 bepaalde grens aansprakelijk tot beloop van tweehonderd tachtig belga's of veertienhonderd frank per ton inhoud van het schip.

De slachtoffers van een zelfde ongeval of hunne rechthebbenden komen samen op tot het beloop van deze som, welke den omvang van de aansprakelijkheid bepaalt.

Zijn de slachtoffers of hunne rechthebbenden niet ten volle schadeloosgesteld uit die som, dan komen zij, voor hetgeen hun nog verschuldigd blijft met de overige schuldeischers samen op ten aanzien van de bij artikel 46, § II bedoelde bedragen, doch met inachtneming van den rang der voorrechten.

De bij het vorenstaand eerste lid alsmede bij artikel 46, § II bedoelde tonneninhoud wordt berekend als volgt :

Voor stoomschepen en andere met krachtwerktuigen voortbewogen schepen, op de netto-tonnenmaat vermeerderd met het volumen dat, ter bepaling van de netto-tonnenmaat van de bruto-tonnenmaat is afgetrokken voor de ruimte ingenomen door de toestellen voor de voortstuwning.

Voor zeilschepen, op de netto-tonnenmaat.

ART. 51. — In geval van beslaglegging op het schip, komt de tot volle grens van de aansprakelijkheid gestelde zekerheid ten goede aan al de schuldeischers, wien die grens kan tegengeworpen worden.

In geval van nieuwe beslaglegging op het schip, kan de rechter de opheffing er van bevelen, indien de eigenaar, de bevoegdheid van de rechtbank erkennende, het bewijs levert, dat hij reeds tot de volle grens van zijne aansprakelijkheid zekerheid gesteld heeft, dat de aldus gestelde zekerheid voldoende is en dat de schuldeischer zeker is het voordeel daarvan te zullen genieten.

Is de zekerheid gesteld voor een lager bedrag of worden verscheiden zeker-

ties sont successivement réclamées, les effets en sont réglés par l'accord des parties ou par le juge en vue d'éviter que la limite de la responsabilité ne soit dépassée.

Si différents créanciers agissent devant les juridictions d'États différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée.

ART. 52. En cas d'action ou de poursuite exercées pour une des causes énoncées à l'article 46, § II, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers.

ART. 53, § I. Sur requête du propriétaire, qui entend se prévaloir des dispositions de l'article 46, § II, ou, à son défaut, de tout créancier intéressé, le Président du tribunal de commerce d'Anvers désigne un juge-commissaire et un liquidateur à l'abandon.

Le propriétaire joint à sa requête une liste nominative des créanciers qui lui sont connus.

La requête est faite, la liste des créanciers est établie et l'ordonnance est rendue sous toutes réserves quant au principe de la limitation de responsabilité et quant au fondement des créances.

§ II. Le propriétaire remet au liquidateur :

a) la valeur à laquelle il entend

heidstellingen achtereenvolgens geeischt dan worden de gevolgen daarvan door de partijen bij onderling goedvinden of door den rechter bepaald, ten einde te vermijden dat de grens van de aansprakelijkheid wordt overschreden.

In geval verschillende schuldeischers voor de rechtbanken van verschillende Staten optreden, mag de eigenaar zich, voor elk van die rechtbanken, op het geheel der eischen en schuldvorderingen beroepen, om te vermijden dat de grens van zijne aansprakelijkheid wordt overschreden.

ART. 52. In geval van rechtsvordering of vervolging, ingesteld op eene van de bij artikel 46, § II, opgenoemde gronden, kan de rechtbank, op verzoekschrift van den eigenaar, bevelen, dat het verhaal op andere goederen dan het schip, de vracht en het toebehooren geschorst wordt gedurende een voldoenden tijd om den verkoop van het schip en de verdeling van de opbrengst onder de schuldeischers te doen plaats vinden.

ART. 53, § I. Op verzoekschrift van den eigenaar, die zich op de bepalingen van artikel 46, § II, wil beroepen of, bij dezes onstentenis, van om 't even welken betrokken schuldeischer, wordt door den Voorzitter van de Handelsrechtbank van Antwerpen een rechter-commissaris en een vereffenaar van het afgestane scheepsvermogen aangewezen.

De eigenaar voegt bij zijn verzoekschrift eene naamlijst van de hem bekende schuldeischers.

Het verzoekschrift wordt ingediend, de lijst van de schuldeischers opgemaakt en het beveldschrift verleend onder alle voorbehoud wat het beginsel van de beperking der aansprakelijkheid en de grondheid der schuldvorderingen betreft.

§ II. De eigenaar overhandigt aan den vereffenaar :

a) de waarde, tot welke hij zijne

limiter sa responsabilité, augmentée des intérêts légaux depuis le jour de l'événement jusqu'au jour du versement fait au liquidateur;

b) un montant suffisant pour couvrir les frais judiciaires et les frais de liquidation, suivant taxation provisoire par le juge-commissaire.

§ III. La publication des ordonnances et jugements, la convention des créanciers, la déclaration et la vérification des créances et les débats sur la contestation et la répartition des deniers ont lieu comme il est dit aux articles 460 à 463, 496 à 500, 502 à 505, 508, 561 et 562 du Code de Commerce.

Les publications seront faites, s'il y a lieu, dans un journal maritime de l'étranger.

Les délais peuvent être prolongés par le juge.

Le propriétaire est appelé et peut intervenir à toutes les opérations.

§ IV. L'opposition à l'ordonnance du Président ou aux ordonnances du juge est portée devant le tribunal de commerce. Elle doit se faire dans le mois par assignation donnée au propriétaire, au liquidateur et, s'il y a lieu, au créancier qui est intervenu à la procédure frappée de recours. Le délai court à partir des publications prévues ci-dessus.

§ V. Si la responsabilité du propriétaire n'est pas encore établie ou s'il entend contester les créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable, il peut, sous le contrôle du Président, substituer provisoirement un

aansprakelijkheid wenschte te beperken, vermeerderd met de wettelijke interesten sedert den dag van het voorval tot den dag van de storting in handen van den vereffenaar;

b) een voldoende bedrag tot dekking van de gerechts- en de vereffeningskosten, volgens voorloopige begrooting van den rechter-commissaris.

§ III. De bekendmaking van de bevelschriften en vonnissen, de bijeenroeping van de schuldeischers, de aangifte en het onderzoek naar de echtheid van de schuldvorderingen en de besprekingen omtrent de betwisting en de verdeeling van de gelden hebben plaats overeenkomstig het bepaald bij artikelen 460 tot 463, 496 tot 500, 502 tot 505, 508, 561 en 562 van het Wetboek van Koophandel.

De bekendmakingen worden, in voorkomend geval, gedaan in een buitenlandsch nieuwsblad voor de zeevaart.

De termijnen kunnen door den rechter verlengd worden.

De eigenaar wordt opgeroepen en mag bij al de verrichtingen tusschen beide komen.

§ IV. Het verzet tegen het bevelschrift van den voorzitter of tegen de bevelschriften van den rechter wordt voor de Handelsrechtbank gebracht. Het moet binnen de maand gedaan worden bij dagvaarding, gegeven aan den eigenaar, aan den vereffenaar en, in voorkomend geval, aan den schuldeischer die tusschen beide gekomen is in de rechtspleging, waar tegen verhaal wordt genomen. De termijn loopt te rekenen van de hiervoren voorziene bekendmakingen.

§ V. Is de aansprakelijkheid van den eigenaar nog niet bewezen of wil hij de schuldvorderingen betwisten, waartegen de beperking van de aansprakelijkheid kan ingeroepen worden, dan mag hij, onder het toezicht van den

cautionnement de banque aux valeurs prévues au § II ci-dessus.

ART. 2.

L'article 273 du livre II du Code de commerce est modifié et complété comme suit :

« Les dispositions du chapitre I^{er} du titre II de ce livre, à l'exclusion du dernier alinéa de l'article 46, § II, et de l'article 50, ainsi que les dispositions des articles 58 et 67 du chapitre II, sont applicables à la navigation intérieure. »

Donné à Bruxelles, le 13 juillet 1927.

voorzitter, de in vorenstaande paragraaf voorziene waarden voorloopig door een bij eene bank te storten borgtocht vervangen.

ART. 2.

Artikel 273 van boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

« De bepalingen van hoofdstuk I van titel II van dit boek, met uitsluiting van het laatste lid van artikel 46, § II, en van artikel 50, alsmede de bepalingen van artikelen 58 en 67 van hoofdstuk II, zijn van toepassing op de binnenscheepvaart. »

Gegeven te Brussel, den 13 Juli 1927.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

EM. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

P. HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes, Télégraphes, Téléphones
et Aéronautique,*

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen, Telegrafen, Telefonen
en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.