

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1961

SEANCE DU 8 JUIN 1961

Proposition de loi modifiant la loi du 4 septembre 1908 sur la saisie conservatoire des navires de mer et la loi du 25 mars 1876 sur la compétence.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 15 février 1961 les Chambres ont adopté un projet de loi ratifiant les conventions conclues lors de la Conférence diplomatique de Droit maritime réunie à Bruxelles en mai 1952. Au cours de l'examen du projet par la Commission de la Justice du Sénat, la Commission a estimé qu'il y avait urgence à déposer un projet de loi tendant à adapter la législation belge interne aux dispositions des conventions internationales, principalement dans le domaine de la saisie conservatoire. Tel était l'objet du projet déposé sur le bureau du Sénat le 15 février 1961 par le Ministre de la Justice. Ce projet étant devenu caduc par la dissolution des Chambres, la présente proposition reprend, en raison de l'urgence que présente cette question, les termes de ce projet.

Depuis longtemps les puissances maritimes cherchent à s'entendre pour établir des règlements internationaux obligatoires pour tous, en matière d'accidents de mer.

Le législateur belge s'y est particulièrement attaché et chacun sait la part considérable prise par notre pays dans l'élaboration de cette branche du droit.

Ces règles constituent en ce moment le titre VII du livre II du Code de commerce, articles 251 à 256. Elles ont fait en outre l'objet d'une loi

BUITENGEWONE ZITTING 1961

VERGADERING VAN 8 JUNI 1961

Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 4 september 1908 op het conservatoir beslag op zeeschepen en van de wet van 25 maart 1876 op de bevoegdheid.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 15 februari 1961 hebben de Kamers een ontwerp van wet aangenomen waarbij de verdragen, afgesloten ter gelegenheid van de Diplomatieke Zeerechtconferentie, welke in mei 1952 te Brussel is samengekomen, bekrachtigd werden. Tijdens het onderzoek van dit ontwerp is de Commissie voor de Justitie van de Senaat van oordeel geweest dat een ontwerp van wet strekkende tot het in overeenstemming brengen van de nationale wetgeving met de bepalingen van de internationale verdragen hoofdzakelijk wat betreft het conservatoir beslag, bij hoogdringendheid moest ingediend worden. Vandaar het ontwerp dat op 15 februari 1961 door de Minister van Justitie bij de Senaat werd ingediend. Daar dit ontwerp echter vervallen is ten gevolge van de ontbinding van de Kamers, neemt het huidig voorstel, gezien het dringend karakter van dit vraagstuk, de bepalingen van het ontwerp over.

Sinds lang zoeken de zeemogendheden toenadering om inzake zeeongevallen internationale, door ieder verplicht toe te passen, regelen te stellen.

De Belgische wetgever heeft zich daarvoor bijzonder ingespannen en het is algemeen bekend welke belangrijke bijdrage ons land heeft geleverd tot de bevordering van deze tak van het recht.

Die regelen zijn thans vervat in titel VII van boek II van het Wetboek van Koophandel, artikelen 251 tot 256. Zij hebben ook het voorwerp

du 14 septembre 1911 portant approbation des conventions internationales en matière d'abordage, assistance et sauvetage maritime.

L'œuvre entreprise n'en est pas restée là. La Conférence diplomatique de Droit maritime a arrêté trois nouvelles conventions qui ont été approuvées par les Chambres le 15 février 1961.

La première de ces conventions porte sur l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage et la troisième sur l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer en matière d'abordage.

Il a paru opportun d'y adapter la législation belge existante.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

**

L'abordage a généralement pour effet de mettre en œuvre une procédure accélérée de saisie du navire présumé responsable ; les armateurs du navire, les propriétaires de la cargaison, les assureurs qui les ont l'un et l'autre assurés, y ont intérêt. Encore faut-il que cette procédure puisse se réaliser suivant des principes directeurs. La présente proposition de loi, comme la convention précitée, y pourvoit.

Sans prévoir d'une manière expresse l'événement de mer ou de port qu'est l'abordage, le législateur avait déjà, dès 1908, instauré la saisie conservatoire des navires et des bateaux. Tel est l'objet de la loi du 4 septembre 1908.

Les modifications prévues par la convention précitée peuvent être en conséquence aisément réalisées sur la base de la législation existante.

L'article 1^{er} de la proposition de loi introduit dans le texte de la loi du 4 septembre 1908 la notion de créance maritime et limite la saisie aux seuls navires de mer.

La proposition énonce, limitativement, en son article 2, les créances qu'elle qualifie de « maritimes » et pour lesquelles la saisie conservatoire du navire peut être requise.

L'article 3, inséré également dans la loi du 4 septembre 1908, permet aussi la saisie de tout navire appartenant au débiteur sauf dans quelques

cas. Cette loi a été promulguée le 14 septembre 1911 et a été appliquée par la Cour de Cassation le 14 septembre 1911.

Bij die aanpak is het echter niet gebleven. De Diplomatieke Zeerechtconferentie heeft de laatste hand gelegd aan drie nieuwe verdragen, die door de Kamers op 15 februari 1961 goedgekeurd werden.

Het eerste van die verdragen heeft ten doel eenheid te brengen in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, en het derde beoogt eenheid te brengen in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen op het stuk van aanvaring.

Het kwam gelegen voor de bestaande Belgische wetgeving daarmede in overeenstemming te brengen.

Dit is het doel van dit voorstel.

**

De aanvaring geeft gewoonlijk aanleiding tot een versnelde procedure inzake beslaglegging op het schip waaraan de schuld wordt toegeschreven. De reders van het schip, de eigenaars van de lading, de verzekeraars die een en ander hebben verzekerd, doen er hun voordeel mede. Daartoe is echter vereist dat die procedure volgens leidende beginselen kan worden gevoerd. Dit voorstel van wet, evenals voormeld verdrag, voorziet in die behoefte.

Zonder uitdrukkelijk te gewagen van het voorval op zee of in de haven dat als aanvaring wordt aangemerkt, heeft de wetgever reeds in 1908 het conservatoir beslag op zee- en binnenschepen ingevoerd. Zulks maakt het voorwerp uit van de wet van 4 september 1908.

De in voornoemd verdrag voorziene wijzigingen kunnen dus gemakkelijk op grond van de bestaande wetgeving hun beslag krijgen.

Artikel 1 van het voorstel van wet voert in de tekst van de wet van 4 september 1908 het begrip zeevordering in, en beperkt het beslag tot de zeeschepen.

In artikel 2 van het voorstel worden op beperkende wijze de vorderingen opgesomd die als « zeevordering » worden aangemerkt en aan de hand waarvan conservatoir beslag op het schip kan worden gevorderd.

Artikel 3, dat ook in de wet van 4 september 1908 wordt ingelast, stelt dat, op enkele gevallen na, waarin alleen het betrokken schip kan worden

cas et pour lesquels seul le navire en cause peut être atteint par la saisie. Ce même article règle la question en cas d'affrètement ou de mise en gage. En aucun cas, une autre saisie ne peut être obtenue du chef de la même créance.

L'article 4, complétant la loi du 25 mars 1876 sur la compétence, détermine le tribunal devant lequel l'action du chef d'abordage peut être intentée.

L'article 5 abroge l'article 52, 11°, de la même loi, devenu inutile.

beslagen, beslaglegging eveneens mogelijk is op elk schip dat aan de eigenaar toebehoort. Datzelfde artikel regelt de kwestie ingeval van bevrachting of in pandgeving. In geen geval kan uit hoofde van dezelfde schuld vordering een ander beslag worden bekomen.

Artikel 4, dat de wet van 25 maart 1876 op de bevoegdheid aanvult, bepaalt voor welke rechtbank de rechtsvordering wegens aanvaring kan worden ingesteld.

Artikel 5 heft het thans overbodig geworden artikel 52, 11°, van dezelfde wet op.

A. LILAR.

Proposition de loi modifiant la loi du 4 septembre 1908 sur la saisie conservatoire des navires de mer et la loi du 25 mars 1876 sur la compétence.

Article Premier.

Dans l'article 1^{er} du chapitre I^{er} de la loi du 4 septembre 1908, relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale, la disposition suivante est insérée entre les 2^e et 3^e alinéas :

« Lorsque la demande de saisie porte sur un navire de mer, elle ne peut être autorisée que pour garantir une créance maritime. »

Art. 2.

Un article 1^{er} bis rédigé comme suit est inséré dans le même chapitre de la même loi :

« Art. 1^{er} bis. — Par créance maritime il faut entendre l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement ;
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;
- c) assistance et sauvetage ;
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;

Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 4 september 1908 op het conservatoir beslag op zeeschepen en van de wet van 25 maart 1876 op de bevoegdheid.

Eerste Artikel.

In artikel 1 van het hoofdstuk I van de wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid inzake van zee- en binnenvaart wordt de volgende bepaling tussen het tweede en het derde lid ingevoegd :

« Slaat de eis tot beslag op een zeeschip, dan kan daartoe alleen machtiging worden verleend om een zeevordering te waarborgen. »

Art. 2.

In hetzelfde hoofdstuk van dezelfde wet wordt een artikel 1 bis ingevoegd, luidende :

« Art. 1 bis. — Onder zeevordering dient te worden verstaan het aanvoeren van een inschuld of recht uit een der volgende oorzaken :

- a) schade door een schip veroorzaakt, hetzij door aanvaring, hetzij anderszins ;
- b) verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of voortspruitend uit een scheepsbedrijf ;
- c) hulp en berging ;
- d) huur- of bevrachtingsovereenkomsten van een schip, bij charterpartij of anderszins ;
- e) overeenkomsten tot vervoer van goederen met een schip krachtens een charterpartij, een connossement of anderszins ;

- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;
- g) avarie commune ;
- h) prêt à la grosse ;
- i) remorquage ;
- j) pilotage ;
- k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;
- m) salaires des capitaine, officiers ou hommes d'équipage ;
- n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire ;
- o) la propriété contestée d'un navire ;
- p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété.
- q) toute hypothèque maritime et tout mortgage. »

Art. 3.

Un article 1^{er}ter, rédigé comme suit, est inséré dans le même chapitre de la même loi :

« Art. 1^{er}ter. — § 1^{er}. — La saisie peut porter soit sur le navire auquel la créance se rapporte, soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, sauf s'il s'agit d'une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article 1^{er}bis et en ce cas seul le navire que concerne la demande peut être saisi.

» Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

» § 2. — En cas d'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, la saisie peut porter sur ce navire ou tel autre navire appartenant à l'affréteur, à l'exclusion de tout autre navire appartenant au propriétaire.

» Cette disposition est applicable à tous les cas où une personne autre que le propriétaire répond d'une créance maritime.

- f) verlies van of schade aan door een schip vervoerde zaken en reisgoederen ;
- g) averij-grosse ;
- h) bodemerij ;
- i) sleepvaart ;
- j) loodsdiensten ;
- k) leveranties, waar ook, van waren of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan ;
- l) aanbouw, herstellingen, uitrusting van een schip of dokkosten ;
- m) lonen van kapitein, officieren of bemanning ;
- n) voorschotten van de kapitein en die van afzenders, bevrachters of tussenpersonen, ten behoeve van het schip of de eigenaar ervan ;
- o) geschillen over de scheepseigendom ;
- p) geschillen omtrent de medeëigendom van een schip of het bezit of beheer ervan, of de rechten op de beheersinkomsten uit een schip in medeëigendom ;
- q) scheepshypotheek en scheepsverband. »

Art. 3.

In hetzelfde hoofdstuk van dezelfde wet wordt een artikel 1^{ter} ingevoegd, luidende :

« Art. 1^{ter}. — § 1. — Beslag kan worden gelegd hetzij op het schip waarop de vordering betrekking heeft, hetzij op enig ander schip, toebehorend aan hem die, op het ogenblik van het ontstaan der zeevordering, eigenaar was van het schip waarop de inschuld betrekking heeft, zelfs als het beslagen schip gereed is om zee te kiezen, behalve indien het gaat om een schuldvordering als bedoeld onder o), p) of q) van artikel 1bis en, in dit geval kan alleen het zeeschip waarop de eis betrekking heeft in beslag worden genomen.

» Schepen worden geacht dezelfde eigenaar te hebben, als al de eigendomsaandelen aan dezelfde persoon of personen toebehoren.

» § 2. — Wanneer, in geval van een gebruiks-overeenkomst betreffende een schip met overgave van rederschap alleen de gebruiker voor een zeeschuld die op het schip betrekking heeft, instaat, mag dat of enig ander de gebruiker toebehorend schip, met uitsluiting van elk ander de eigenaar toebehorend schip, in beslag worden genomen.

» Deze bepaling is evenzeer toepasselijk op alle gevallen, waarin een ander persoon dan de eigenaar voor een zeeschuld instaat.

» § 3. — Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne peut être exigée plus d'une fois pour la même créance et par la même partie.

» Si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou de tout autre navire appartenant au même propriétaire par la même partie et pour la même créance maritime est levée et le navire doit être libéré, à moins que la partie ne prouve que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la nouvelle saisie n'ait été pratiquée ou qu'il n'existe une autre raison valable pour la maintenir. »

Art. 4.

Un article 52bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 25 mars 1876 contenant le titre I^{er} du livre préliminaire du Code de procédure civile :

« Art. 52bis. — L'action du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure peut être intentée uniquement :

- a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation ;
- b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur, ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie ;
- c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures. »

Art. 5.

A l'article 52, 11°, de la loi du 25 mars 1876 contenant le titre I^{er} du livre préliminaire du Code de procédure civile, modifié par l'article 2, 2°, de la loi du 4 septembre 1908 les mots « d'abordage ou » sont supprimés.

» § 3. — Voor dezelfde schuldvordering en door dezelfde partij mag niet meer dan eenmaal een schip in beslag worden genomen en borgstelling of zekerheid ervoor worden gevraagd.

» Indien een schip in beslag wordt genomen en een borg of een zekerheid is gesteld, hetzij om de opheffing van het beslag te bekomen, hetzij om het te voorkomen, wordt elk later beslag door dezelfde partij voor dezelfde zeevordering op dat schip of welk ander schip ook, dat aan dezelfde eigenaar toebehoort, opgeheven en moet het schip worden vrijgegeven, tenzij de partij bewijst, dat de borg volkomen werd bevrijd of de zekerheid algeheel werd vrijgegeven voor het nieuw beslag of dat er een andere geldige reden bestaat om dit te handhaven. »

Art. 4.

In de wet van 25 maart 1876 houdende de eerste titel van het inleidend boek van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering wordt een artikel 52bis ingevoegd, luidende :

« Art. 52bis. — Een rechtsvordering wegens aanvaring tussen zeeschepen of tussen zeeschepen en binnenschepen mag alleen worden ingesteld :

- a) hetzij voor de rechtbank van de gewone verblijfplaats van de verweerder of van een zijner bedrijfszetels ;
- b) hetzij voor de rechtbank van de plaats waar het beslag werd gelegd op het zeeschip dat aan dezelfde verweerder toebehoort wanneer tot dit beslag machtiging is verleend, of van de plaats waar het beslag had kunnen worden gelegd en waarin de verweerder borg of een andere zekerheid heeft gesteld ;
- c) hetzij voor de rechtbank van de plaats van de aanvaring wanneer die aanvaring heeft plaats gehad in de havens en reden alsmede in de binnenwateren. »

Art. 5.

In artikel 52, 11°, van de wet van 25 maart 1876 houdende de eerste titel van het inleidend boek van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering, gewijzigd bij artikel 2, 2°, van de wet van 4 september 1908, worden de woorden « aanvaring of » geschrapt.

A. LILAR.
H. ROLIN.
C. DE BAECK.