

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1972-1973.

9 MAI 1973.

Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants :

- a) **Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature.**
 - b) **Convention internationale sur les passagers clandestins,**
- faits à Bruxelles le 10 octobre 1957.**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. BOEY.**

La Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à la Conférence diplomatique de Bruxelles le 10 octobre 1957, est le fruit des activités du Comité maritime international dont M. LILAR, à l'époque Vice-Président du Conseil des Ministres, assume la présidence.

Ladite Convention remplace celle du 25 août 1924 dont les dispositions ont été presque entièrement insérées dans le Code de Commerce belge par la loi du 28 novembre 1928 (articles 46 à 52 du Livre II, Titre II).

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Coppieters, Dejardin, Deschamps, de Stexhe, Housiaux, Lagasse, Rombaut, Sledsens et Boey, rapporteur.

R. A 9305

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :
442 (Session de 1972-1973) : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :
7 et 8 mars 1973.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1972-1973.

9 MEI 1973.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de volgende internationale akten :

- a) **Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen en het Protocol van ondertekening.**
 - b) **Internationaal Verdrag nopens de verstekelingen,**
- opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957.**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. BOEY.**

Het Verdrag op de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars welke op de diplomatieke Conferentie te Brussel afgesloten is geworden d.d. 10 oktober 1957 spruit voort uit de werkzaamheden van het Internationaal Scheepvaartcomité waarvan de heer Lilar, toenmalig ondervoorzitter van de Kabinetsraad, voorzitter is.

Bedoeld Verdrag vervangt dit van 25 augustus 1924 waarvan de bepalingen haast ongewijzigd door de wet van 28 november 1928 in het Belgisch handelswetboek zijn opgenomen (art. 46 tot 52 van Boek II, Titel II).

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Coppieters, Dejardin, Deschamps, de Stexhe, Housiaux, Lagasse, Rombaut, Sledsens en Boey, verslaggever.

R. A 9305

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
442 (Zitting 1972-1973) : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
7 en 8 maart 1973.

La Convention de 1924 constituait en la matière une solution de compromis entre deux tendances régnant dans le droit maritime : le système continental qui limite la responsabilité du propriétaire à la valeur du navire, fret et accessoires; le système anglo-saxon préconisant la limitation à un montant forfaitaire. La Convention de 1924 mit en vigueur et appliqua l'un ou l'autre des deux systèmes selon la nature de l'événement qui donnait naissance à la créance. Le grand mérite de la nouvelle Convention de 1957 consiste dans l'unification des règles de droit maritime en matière de responsabilité des propriétaires des navires de mer par l'adoption du système de la limitation de la responsabilité à un *montant forfaitaire*.

Ce montant varie selon le caractère du dommage : 3.100 francs « Poincaré » par tonneau en cas de dommages corporels et 1.000 francs « Poincaré » par tonneau en cas de dommages matériels.

Le maximum est, dans tous les cas, de 3.100 francs « Poincaré » par tonneau de jauge du navire.

Lorsqu'il y a cumul de dommages matériels et corporels, ce maximum se divise en deux parties : une partie est affectée à la réparation des dommages matériels, l'autre à la réparation des dommages corporels. En cas d'épuisement de cette dernière partie, les créances du chef des dommages corporels concourent pour le solde impayé avec celles du chef des dommages matériels afin d'être payées par la première partie.

La réparation se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

L'article premier de la nouvelle Convention énumère les événements entraînant les créances qui donnent lieu à l'invocation de la limitation de la responsabilité. Cette énumération est synthétique et couvre en principe tous les cas prévus par la Convention de 1924.

Pour des motifs d'équité et d'ordre social :

1° la limitation de la responsabilité n'est pas applicable en cas de créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

2° la limite de la responsabilité n'est pas non plus applicable aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire dans le cadre du contrat d'engagement maritime, à la condition que le législateur national lui-même interdise la limitation en la matière ou permette la limitation à un montant supérieur à celui prévu par la Convention.

Il va de soi que le propriétaire ne peut invoquer la limitation lorsque l'événement causant le dommage a été provoqué par la faute personnelle du propriétaire, comme c'était le cas sous le régime antérieur.

La « lex fori » établira qui doit fournir la preuve que l'événement ayant donné naissance à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

Une innovation remarquable réside dans le fait que la limite de la responsabilité s'applique à toutes les créances du chef des dommages corporels et matériels nées d'un même événement, en d'autres termes qu'il existe autant de limites qu'il y a d'événements.

Het Verdrag van 1924 was een compromis oplossing. Immers, steeds golden in het maritiem recht ter zake twee strekkingen. Het zogenaamd continentaal systeem : beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar tot de waarde van het schip, vracht en toebehoren; het anglo-saksisch systeem : beperking tot een forfaitair bedrag. In het Verdrag van 1924 worden beide systemen opgenomen naar gelang van de aard der gebeurtenis waaruit de vorderingen voortvloeiden. De grote verdienste van de nieuwe Conventie van 1957 bestaat er in het maritiem recht op het stuk van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar één te maken door de algemene aanvaarding van het stelsel van de beperking van deze aansprakelijkheid tot een *forfaitair bedrag*.

Dit bedrag verschilt naar gelang men te doen heeft met personenschade (3.100 frank « Poincaré » per ton) of goederenschade (1.000 frank « Poincaré » per ton).

Het maximum bedrag is in elk geval 3.100 frank « Poincaré » per eenheid tonnemaat.

Wanneer én personen- én goederenschade is veroorzaakt, wordt dit maximum bedrag gesplitst : een gedeelte wordt bestemd voor goederenschade en een gedeelte voor personenschade. Als dit laatste gedeelte uitgeput is dan deelt het onbetaalde saldo van de vorderingen uit hoofde van personenschade met de vorderingen uit hoofde van goederenschade naar evenredigheid mede in het eerste gedeelte.

De verdeling tussen de schuldeisers geschiedt naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

Artikel 1 van het nieuwe Verdrag somt de oorzaken op waaruit vorderingen ontstaan welke aanleiding kunnen geven tot het invoeren van de beperking van aansprakelijkheid. De opsomming is synthetisch en dekt in principe de gevallen voorzien bij het Verdrag van 1924.

Om sociale- en billijkheidsredenen :

1° is de beperking van de aansprakelijkheid niet van toepassing ingeval van vorderingen uit hoofde van hulp en berging of van omslag in de averij-grosse;

2° is de beperking van de aansprakelijkheid evenmin van toepassing op vorderingen van de kapitein, bemanningsleden of andere ondergeschikten van de scheepseigenaar, in het kader van de arbeidsovereenkomst, echter op voorwaarde dat de nationale wetgever zelf ter zake de beperking verbiedt of de beperking toelaat tot een hoger bedrag dan dat voorzien in het Verdrag.

Vanzelfsprekend kan de eigenaar — zoals dit vroeger gold — de beperking niet invoeren ingeval hij persoonlijk schuldig is aan de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt.

De wet van het gerecht waarbij een vordering aanhangig is zal bepalen wie het bewijs leveren moet dat het voorval waardoor de vordering is ontstaan al dan niet is veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de eigenaar.

Een merkwaardige nieuwigheid bestaat hierin dat de grens van de aansprakelijkheid toepasselijk is op de gezamenlijke vorderingen uit hoofde van personen- en goederenschade, welke zijn ontstaan ten gevolge van éénzelfde voorval, met andere woorden er zijn zoveel grenzen van aansprakelijkheid als er voorvallen zijn.

Toutefois, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de responsabilité fixées, il est créé un fonds de limitation unique comportant le montant global correspondant à ces limites.

Les créanciers ne peuvent dans ce cas exercer aucun droit sur d'autres biens du propriétaire, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit des créanciers intéressés.

Signalons en passant que l'article 5 de la Convention contient une série de dispositions relatives aux cautions et autres garanties fournies par le propriétaire aux créanciers.

Outre le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant, le capitaine, les membres de l'équipage et les autres préposés du propriétaire peuvent également, sous les mêmes conditions, invoquer la limitation de leur responsabilité lorsqu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Il est à signaler que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes les autres personnes citées ci-dessus ne peut dépasser, pour un même événement, les montants fixés par la Convention.

De surcroît, les capitaines et les membres de l'équipage peuvent invoquer la limitation même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle.

Les prescriptions susmentionnées changent profondément celles de la Convention de 1924.

Enfin, il convient de rappeler que le capitaine-propriétaire peut faire appel à la limitation non seulement dans les mêmes cas que ceux prévalant pour le propriétaire ordinaire, mais également dans le cas où le capitaine-propriétaire est personnellement responsable de l'événement, à condition qu'il s'agisse d'une faute personnelle commise en sa qualité de capitaine, en d'autres termes, lorsqu'il a commis des fautes dites nautiques.

**

Quant à la Convention sur les passagers clandestins, il y a lieu de retenir comme essentielle la faculté donnée au capitaine du navire de livrer le passager clandestin aux autorités compétentes du premier port d'escale d'un Etat contractant après la découverte de ce passager.

Y correspond l'obligation de ces autorités de recevoir le « stowaway » livré par le capitaine, à moins qu'il n'ait déjà fait l'objet dans l'Etat de ces autorités d'une mesure de refoulement ou d'expulsion.

Le passager clandestin sera renvoyé par l'autorité compétente :

1. à l'Etat dont il a la nationalité;
2. lorsque cet Etat refuse ou lorsque le passager clandestin n'a pas de nationalité, à l'Etat dans lequel se trouve le port d'embarquement;
3. sinon, à l'Etat dans lequel se trouve le dernier port d'escale avant que le « stowaway » ait été découvert;
4. enfin dans l'Etat contractant dont le navire battait pavillon quand le passager clandestin fut découvert.

Echter wanneer de gezamenlijke vorderingen die uit één-zelfde voorval voortkomen, de vastgestelde grenzen van de aansprakelijkheid te boven gaan, wordt een afzonderlijk beperkingsfonds gevormd bestaande uit het totale bedrag dat door deze grenzen wordt aangegeven.

De schuldeisers kunnen dan ook geen verhaal uitoefenen op enig ander bezit van de scheepseigenaar, mits het fonds werkelijk ten bate van de betrokken schuldeisers beschikbaar is.

Artikel 5 van het Verdrag bevat, terloops gezegd, een reeks bepalingen in verband met de borgstellingen en zekerheden welke door de eigenaar aan de schuldeisers worden aangeboden.

Benevens de scheepseigenaar kunnen de bevrachter, de reder, de reder-beheerder, de kapitein, de bemanningsleden en andere ondergeschikten van de eigenaar, de beperking van hun aansprakelijkheid onder dezelfde voorwaarden invoeren wanneer zij gehandeld hebben bij de uitoefening van hun werkzaamheden.

Hierbij dient aangestipt dat het totale bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar en de andere hierboven vernoemde personen, voor eenzelfde voorval, de in het Verdrag vastgestelde grens niet kan te boven gaan.

Bovendien kunnen kapiteins en bemanningsleden deze beperking invoeren zelfs wanneer het voorval dat aanleiding heeft gegeven tot de vordering te wijten is aan hun persoonlijke schuld.

Beide voorgaande schikkingen beduiden een grondige wijziging van de voorschriften van het Verdrag van 1924.

Ten slotte dient vermeld dat de eigenaar-kapitein de beperking kan invoeren zoals voorzien voor de gewone eigenaar doch bovendien ook in het geval waarin deze eigenaar-kapitein persoonlijk schuldig is aan het voorval voor zover dit te wijten is aan een foutieve handeling of nalatigheid in zijn hoedanigheid van kapitein gesteld, m.a.w. in geval van zogenaamde nautische fouten.

**

Wat het Verdrag op de Verstekelingen betreft, kan men als essentieel beschouwen de faculteit welke aan de kapitein van het schip verleend wordt de verstekeling over te leveren aan de overheden van de eerste haven van een verdragsluitende Staat, welke het schip aandoet, na de ontdekking van de verstekeling.

Hieraan beantwoordt de verplichting van die overheden de door de kapitein overgeleverde verstekeling te ontvangen, tenzij deze in die Staat het voorwerp uitmaakt van een uitwijzings- of uitdrijvingsmaatregel.

De verstekeling zal door de bevoegde overheid teruggestuurd worden :

1. naar de Staat waarvan hij een onderdaan is;
2. in geval deze Staat weigert of nog indien de verstekeling geen nationaliteit bezit, naar de Staat waarin de haven van inscheping gelegen is;
3. zoniet naar de Staat, waarin de laatste aanleghaven is gelegen alvorens de verstekeling werd ontdekt;
4. ten slotte naar de verdragsluitende Staat, wiens vlag het schip voerde toen de verstekeling werd gevonden.

L'Etat dans lequel le passager clandestin est ainsi renvoyé est tenu de l'accepter à moins qu'il ne soit également sous le coup d'une mesure d'expulsion ou de refoulement.

Le renvoi dans un Etat contractant dont le passager clandestin est un national, met les frais d'entretien et de renvoi, en dernier ressort, à charge de cet Etat. Dans tous les autres cas, c'est le propriétaire qui assumera les frais, mais il ne sera tenu des frais d'entretien que pendant trois mois.

Une disposition éminemment humanitaire est bien celle que contient l'article qui dispose que le capitaine et les autorités portuaires sont tenus de prendre en considération les motifs que ce passager clandestin invoquerait pour ne pas être renvoyé ou débarqué dans tels ports ou tels Etats.

Enfin, l'attention est attirée sur l'article suivant lequel les droits et obligations imposés par la Convention sont complémentaires de ceux ou celles déjà fixés dans des pays déterminés.

**

La ratification de ces conventions par la Belgique entraînera nécessairement la modification des articles 46 et suivants du Livre II du Code de commerce.

D'autre part, la ratification de la Convention sur les passagers clandestins nécessitera certaines modifications de notre législation nationale.

Dans son avis, le Conseil d'Etat cite les articles 45 et 46 de la loi du 5 juin 1928 et la loi du 28 mars 1952 sur la police des étrangers.

Interrogé au sujet du dépôt tardif du projet de loi au Parlement, le Ministre des Affaires étrangères a répondu que l'avis du Conseil d'Etat avait déjà été demandé en mai 1960. A la suite des observations formulées dans cet avis, le Gouvernement avait décidé à l'époque de modifier notre législation et tout spécialement le Code de commerce. Les consultations entre les départements intéressés qui ne se limitaient pas seulement à l'examen des modifications trouvant leur origine dans les traités de droit maritime de 1957, mais aussi dans ceux de 1961, 1962, 1967 et 1968, n'ont pu être menées à terme qu'en 1972. Le Ministre a ajouté que le premier d'une série de projets de loi destinés à introduire dans notre législation les dispositions de tous ces actes internationaux, a été déposé sur le bureau de la Chambre des Représentants le 21 novembre 1972 (Projet de loi modifiant le Livre II du Code de commerce en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux (Doc. Chambre, 448 [1972-1973], n° 1).

Rappelons que le projet a été adopté à l'unanimité par la Chambre des Représentants.

Le projet de loi ainsi que le présent rapport ont été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. BOEY.

Le Président,
P. STRUYE.

De Staat waarheen de verstekeling aldus wordt teruggestuurd is ertoe gehouden de verstekeling te ontvangen tenzij hij in die Staat eveneens het voorwerp uitmaakt van een uitdrijvings- of uitwijzingsmaatregel.

Terugzending naar een verdragsluitende Staat waarvan de verstekeling de nationaliteit bezit, doet de kosten van onderhoud en terugzending uiteindelijk door deze Staat dragen. In alle andere gevallen moet de scheepseigenaar de lasten op zich nemen, doch — wat de kosten betreft — hoogstens voor drie maanden.

Eén bij uitstek humanitaire bepaling is wel het artikel dat de kapitein en de havenautoriteit verplicht de redenen in acht te nemen welke de verstekeling mocht invoeren om naar een of andere haven of Staat niet te worden teruggestuurd of er niet te worden ontscheept.

Ten slotte wordt nog de aandacht erop gevestigd dat de door het Verdrag opgelegde rechten en verplichtingen complementair zijn aan deze die reeds in bepaalde landen kunnen vastgelegd zijn.

**

De bekrachtiging van bedoelde verdragen door België zal noodzakelijk een wijziging van artikel 46 en volgende van boek II van het Wetboek van Koophandel met zich brengen.

Ook de bekrachtiging van het Verdrag nopens de verstekelingen zal bepaalde wijzigingen van onze nationale wetgeving teweegbrengen.

In zijn advies verwijst de Raad van State naar de artikelen 45 en 46 van de wet van 5 juni 1928 en naar de wet van 28 maart 1952 op de vreemdelingenpolitie.

Ondervraagd omtrent de laattijdige indiening van het wetsontwerp bij het Parlement, antwoordde de Minister van Buitenlandse Zaken dat reeds in mei 1960 het advies van de Raad van State hierover werd gevraagd. Ingevolge de opmerkingen welke in dat advies zijn vervat, besliste de Regering de wetgeving en meer speciaal het Wetboek van koophandel te wijzigen. Het overleg tussen de betrokken departementen hetwelk niet alleen beperkt bleef tot het onderzoek van de wijzigingen welke hun oorsprong vinden in de zeerechtverdragen van 1957, maar eveneens in deze van 1961, 1962, 1967 en 1968, kon pas verleden jaar beëindigd worden. De Minister voegde eraan toe dat reeds het eerste wetsontwerp van een reeks wetsontwerpen er toe strekkende de bepalingen van al die verdragen in de wetgeving in te voeren, ingediend werd bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 21 november 1972 (Wetsontwerp tot wijziging van Boek II van het Wetboek van koophandel ten aanzien van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenvaartuigen (Gedr. Stuk Kamer, 448 [1972-1973], nr. 1).

Er zij opgemerkt dat het ontwerp door de Kamer van Volksvertegenwoordigers met algemene stemmen werd goedgekeurd.

Het ontwerp alsmede dit verslag werden met algemene stemmen aangenomen.

De Verslaggever,
F. BOEY.

De Voorzitter,
P. STRUYE.