ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 6 mars 1981, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant

1° approbation et exécution des actes internationaux suivants :

a) la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires faite à Bruxelles le 17 décembre 1971;

b) la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et son Protocole, fait à Londres le 19 novembre 1976;

c) la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976;

d) le Protocole à la Convention internationale de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 19 novembre 1976;

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 6e maart 1981 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende

1° goedkeuring en uitvoering van de volgende internationale akten :

a) het Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake vervoer over zee van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971;

b) het Verdrag betreffende he vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en zijn Protokol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;

c) het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake maritieme schuldvorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;

d) het Protocol bij het Internationaal Verdrag op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van Brussel 1969, opgemaakt te Londen op 19 november 1976

2° exécution du Protocole à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, fait à Bruxelles le 23 février 1968, approuvé par la loi du 28 août 1978",

et en ayant délibéré dans ses séances des 25 août, 28 septembre, 5 octobre, 12 octobre, 19 octobre et 26 octobre 1981, a donné le 26 octobre 1981 l'avis suivant :

2° uitvoering van het Protocol bij het Internationaal Verdrag tot eenmaking van zeker regels inzake cognossementen opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968, goedgekeurd bij wet van 28 augustus 1978

heeft zich daarover beraden te vergadering van 25 augustus, 28 september, 5 oktober, 12 oktobe 19 oktober en 26 oktober 1981, en op 26 oktober 1981 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS PREALABLES.

Les articles 2 à 5 du projet de loi constituent des mesures d'exécution, en droit belge, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

Le Parlement est actuellement saisi d'un "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. Ch. n° 448/1 - Session 1972-1973), qui a fait l'objet de l'avis du Conseil d'Etat L. 11.307 du 20 mars 1972.

Ce projet de loi tend à adapter la législation belge à la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957, approuvée par la loi du 18 juillet 1973.

Il a été relevé de caducité le 16 novembre 1977 et forme le document Chambre 185/1 - Session 1977-1978.

Il a été adopté à la Chambre des Représentants le 16 mars 1978 et transmis le même jour au Sénat (Doc. Sénat 340/1 - Session 1977-1978).

Dans la mesure où le présent projet de loi modifie à son tour les dispositions du Livre II du Code de commerce relatives aux propriétaires de navires et de bateaux et à la responsabilité de ceux-ci, et même s'il contient des dispositions très voisines de celles du précédent projet de loi, le Gouvernement devra prendre attitude à l'égard de cette dualité de dispositions modificatives des mêmes dispositions du Livre II du Code de commerce.

../...

Selon le fonctionnaire délégué, le Gouvernement a l'intention de demander le retrait du premier projet lors de la discussion du présent projet.

+

INTITULE.

Malgré sa longueur, l'intitulé ne reflète pas exactement le contenu du projet de loi : l'article 14 modifie, en effet, la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer, modification qui est étrangère à l'exécution des conventions mentionnées dans l'intitulé.

Il faudrait donc, à s'en tenir à la méthode suivie par le Gouvernement, ajouter à l'intitulé un 3°, rédigé comme suit :

"3° modification de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer".

On peut cependant se demander si, pour des raisons de commodité, notamment de citation, il n'y aurait pas avantage à retenir un intitulé plus bref, qui pourrait être celui-ci :

"Projet de loi portant approbation et exécution de divers actes internationaux et modification de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer".

.../...

EXAMEN DU TEXTE.

Article 2.

L'expression "bâtiments dont l'exploitation relève directement ou indirectement d'une autorité publique (1) ou des services publics" est extrêmement vague et l'exposé des motifs ne permet pas de déterminer nettement dans quels cas l'exploitation d'un bâtiment relève "indirectement" d'une autorité publique ou d'un service public.

De l'accord du fonctionnaire délégué, les paragraphes 1er et 2 exprimeraient avec plus de précision les intentions du Gouvernement dans la rédaction suivante :

"§ 1er. L'application des dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi que des articles 46 et 48 à 53 du Livre II du Code de commerce,est étendue :

- aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;

- aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique.

§ 2. L'application de l'article 273 du Livre II du Code de commerce est étendue aux bâtiments de navigation intérieure exploités par une autorité publique ou par un service public quel que soit le propriétaire de ces bâtiments".

.../...

---

(1) Le texte néerlandais ajoute : "nationale of plaatselijke".

Le paragraphe 3 devrait être rédigé de la manière suivante :

"§ 3. Pour les besoins de l'application de la Convention internationale sur le jaugeage des navires, faite à Londres le 23 juin 1969, ainsi que de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, aux cas visés aux paragraphes 1er et 2, le Roi détermine :

1) les catégories des bâtiments affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique;

2) la base du calcul des limites de la responsabilité".

Article 3.

Le paragraphe 1er gagnerait à être rédigé comme suit :

"§ 1er. En ce qui concerne l'application de la Convention visée à l'article 1er, c), les créances reconnues par les tribunaux pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, ainsi qu'aux voies navigables et aides à la navigation, dont une autorité publique belge est responsable, que celles-ci soient situées ou non sur le territoire belge, sont payées avant toute répartition du montant du fonds de limitation réservé au règlement de dommages matériels, à concurrence de la moitié de ce montant.

Si, toutefois, cette moitié est insuffisante pour payer intégralement les créances visées à l'alinéa 1er, le solde restant dû de celles-ci et les autres créances résultant de dommages matériels sont payés au marc le franc sur le reliquat du fonds de limitation réservé au règlement de l'ensemble des dommages matériels".

.../...

En ce qui concerne le paragraphe 2 :

L'article 2 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes énumère les créances qui sont soumises à cette limitation. Il s'agit des :

"a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

f) créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures".

L'article 6 de la même Convention de 1976 précise les montants à concurrence desquels les créances sont admises en distinguant les créances pour mort ou lésions corporelles (paragraphe 1er, a) et les autres créances (paragraphe 1er, b). Le paragraphe 3 du même article 6 dispose que sans préjudice du

.../...

droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'alinéa b du paragraphe 1er, la priorité qui est prévue par cette législation.

Le paragraphe 2 de l'article 3 du projet entend mettre en oeuvre cette faculté en prescrivant que :

> "Pour l'application du présent article, il faut entendre par "dommages causés aux voies navigables" les frais de renflouement, d'enlèvement, de destruction d'un bâtiment coulé, naufragé, échoué ou abandonné avec tout ce qui se trouve à bord, cargaison y comprise, ainsi que les frais pour rendre inoffensif un tel bâtiment, pour autant que celui-ci affecte ou risque d'affecter l'infrastructure de la voie navigable".

D'après le fonctionnaire délégué, l'expérience révèle que lorsque l'accident maritime entraîne la perte du navire et que les conditions sont réunies pour la constitution d'un fonds de limitation, le propriétaire se désintéresse du sort de son bâtiment et laisse à l'administration le soin d'éloigner ou de faire éloigner le navire échoué ou coulé.

Le but du paragraphe 2 de l'article 3 du projet est d'attribuer un privilège aux créances nées de l'exécution de ces travaux accomplis d'office par l'autorité nationale ou l'autorité locale, privilège qui donnerait à ces créances la priorité par rapport à toutes les créances visées à l'article 6, § 1er, de la Convention, à l'exception toutefois des créances pour mort ou lésions corporelles auxquelles l'article 6, paragraphe 2, de la Convention internationale accorde, dans les limites tracées par ce texte, un régime préférentiel.

.../...

L'interprétation proposée se fonde sur la conception que la présence d'un navire échoué ou coulé cause ou peut causer un dommage à la voie navigable parce qu'elle "affecte ou risque d'affecter l'infrastructure" de celle-ci.

Le paragraphe 1er de l'article 2 de la Convention de 1976, ci-avant rappelé, distingue les créances nées des dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation (article 2, paragraphe 1er, a) des créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord (article 2, paragraphe 1er, d) et des créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire (article 2, paragraphe 1er, e).

Il paraît impossible de ranger parmi les créances visées à l'article 2, § 1er, a, celles qui sont traitées par l'article 2, § 1er, d et e. En effet, d'une part, les catégories énumérées à l'article 2, § 1er, sont déterminées avec trop de précision pour se prêter à une telle confusion entre elles, d'autre part, rien dans la Convention ne permet de penser que les termes "dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation" auraient un sens différent respectivement à l'article 2, 1, a, et à l'article 6, 3, de la Convention.

En outre, l'article 2, § 1er, f,
mentionne les créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité. Les mesures de prévention prises par l'autorité publique pour la sauvegarde des voies navigables et des aides à la navigation correspondent à cette définition

.../...

plutôt qu'à celle de l'article 6, § 3, qui suppose des dommages causés, c'est-à-dire des dommages actuels, aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation.

Le texte de la Convention internationale, approuvé par les Chambres législatives, est d'application directe et prévaut sur la loi nationale. Il en résulte que le législateur national ne peut que se conformer à la norme découlant du traité international issu de la volonté commune des parties contractantes, et qu'il n'a pas le pouvoir de l'interpréter par voie d'autorité (Cass. 16 janvier et 12 mars 1968, Pas. 1968, I, 625 et 874).

Article 4.

Il ressort, tant de l'exposé des motifs que des explications fournies au Conseil d'Etat que, dans l'intention du Gouvernement, il y a lieu de distinguer de l'enlèvement proprement dit, tel qu'il est seul visé par la Convention, les opérations d'évacuation postérieures à cet enlèvement et qui, n'étant pas visées par la Convention, peuvent, par conséquent, être librement réglementées par le législateur belge.

Le texte suivant traduirait mieux les intentions qui viennent d'être résumées :

"Article 4.-

Le propriétaire du navire n'est pas en droit d'opposer la limitation de sa responsabilité aux créances résultant d'opérations d'évacuation du bâtiment ou de l'épave déjà enlevés".

.../...

Article 5.

Il ressort des explications données au Conseil d'Etat que cette disposition est destinée à se substituer aux dispositions de même objet qui, sans fondement légal, figurent dans des arrêtés royaux. Ces derniers devront être adaptés afin d'éviter des doubles emplois.

Il y a discordance entre le texte français et le texte néerlandais de la fin du paragraphe 1er. Selon les explications fournies au Conseil d'Etat, il faut lire, dans le texte néerlandais,"van de hogervermelde verrichtingen en maatregelen".

Dans tout l'article, il y a lieu de remplacer le mot "handelingen" par "verrichtingen".

Compte tenu de la modification que l'article 6 du projet tend à apporter à l'article 46 du Livre II du Code de commerce, auquel l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge font référence dans des dispositions dont le projet reproduit le texte, à l'exception de cette référence, dans l'article 5, § 1er, alinéa 2, cette dernière disposition se trouve dépourvue de portée juridique par rapport à l'alinéa 1er du même paragraphe. Elle doit donc être omise.

Article 6.

Le paragraphe 3 de l'article 46 en projet serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"§ 3. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits ou des fautes de l'équipage et d'autres préposés qui en font l'office, ainsi que du pilote, dans l'exercice de leurs fonctions respectives".

+

Au paragraphe 1er de l'article 47 en projet, il vaudrait mieux écrire "sous réserve" au lieu de "sans préjudice".

Au paragraphe 2 du même article 47, l'intitulé de la loi du 20 juillet 1976 doit être cité exactement. Mieux vaudrait donc écrire "... et du Protocole à cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976".

+

Le paragraphe 1er de l'article 48 en projet devrait être rédigé comme suit :

"§ 1er. Le propriétaire du navire ou l'assistant, dont la responsabilité peut être limitée en application de l'article 47, §§ 1er, 2 et 4, demande la constitution du fonds, en présentant une requête au président du tribunal de commerce.

La requête doit répondre aux conditions prescrites par l'article 1026 du Code judiciaire, à l'exception du 5°.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation : versement en espèces ou autre garantie.

.../...

A la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité;

3° le cas échéant, toutes pièces dont il résulte que le requérant ou les créanciers ont introduit ou se proposent d'introduire une demande auprès du Fonds international d'indemnisation créé par la Convention internationale faite à Bruxelles le 18 décembre 1971 ou auprès de tout organisme qui se substitue à ce Fonds".

Le texte français du paragraphe 2 de cet article serait mieux rédigé comme suit :

"§ 2. La présentation de la requête n'emporte pas reconnaissance de responsabilité".

Au paragraphe 4, le dernier membre de phrase de l'alinéa 1er devrait être rédigé comme suit :

"aucun retrait ne peut être opéré sans autorisation du juge-commissaire".

.../...

A l'alinéa 3 du paragraphe 4, il conviendrait d'écrire :

"... à l'égard du liquidateur ou au nom de celui-ci".

L'alinéa 4 de ce paragraphe gagnerait à être rédigé de la manière suivante dans le texte français :

"Aucune modification ne peut être apportée sans autorisation du juge-commissaire à la sûreté ainsi constituée".

La loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, dispose, en son article 3, que le fonds de limitation de responsabilité prévu à l'article V.3. de cette Convention doit être constitué par un dépôt en espèces à la Caisse des dépôts et consignations.

Selon les indications fournies au Conseil d'Etat, le Gouvernement est conscient du manque d'harmonie entre l'article 48, § 4, en projet, et cette disposition, dont il a l'intention de proposer la modification aux Chambres législatives.

+

Eu égard à la Convention de Londres de 1976, il faudrait écrire, à l'alinéa 1er de l'article 49 en projet :

"Lorsque la responsabilité du propriétaire du navire ou de l'assistant est établie, et que ceux-ci sont en droit de limiter leur responsabilité, ... (la suite comme au projet)".

.../...

L'alinéa 2 de l'article 49 en projet serait mieux rédigé comme suit :

"Sur rapport du juge-commissaire, une ordonnance du président du tribunal constate la constitution du fonds".

+

Aux termes du nouvel article 50, § 3, que l'article 6 du projet tend à insérer dans le Titre II, Livre II, du Code de commerce,

> "la faillite, le sursis de paiement ou le concordat judiciaire, prononcés à l'égard du requérant, postérieurement à la constitution du fonds, est sans effet sur celui-ci. Après paiement des créances, le surplus éventuel du fonds revient à la masse".

1) La constitution du fonds peut être réalisée sous la forme d'un versement en espèces du montant auquel le requérant entend limiter sa responsabilité, conformément à l'article 48, § 3. Toutefois, ce dernier texte indique comme formule alternative, la présentation d'une caution ou d'une garantie pour une somme équivalente. Alors que le texte en projet crée pour les créanciers protégés un privilège sur la somme consignée par le débiteur, il ne se prononce pas sur les conséquences de la constitution d'une sûreté personnelle.

Il semblerait illogique que la caution ou le tiers garant se voie privé de toute préférence pour la récupération des sommes payées en raison de leur engagement, bien que leur intervention ait permis au débiteur de conserver un avoir liquide qui, sans elle, aurait été bloqué. Le Gouvernement et les Chambres législatives devraient préciser leur intention sur ce point.

2) La formule employée par le projet (... sans effet) devrait être précisée.

Le projet déroge apparemment au principe de l'unité et de l'universalité de la faillite car si la faillite prononcée postérieurement à la constitution du fonds est sans effet sur celui-ci, c'est que les créanciers que le fonds est destiné à désintéresser, ne font pas partie de la masse et que les sommes versées à ce fonds ne peuvent réintégrer le patrimoine du failli par application des articles 445 et suivants de la loi sur les faillites. Ces précisions devraient être données, à tout le moins dans l'exposé des motifs.

A supposer qu'il en soit ainsi, on ne voit toutefois pas pourquoi le requérant seul -et non le curateur de la faillite- devrait être appelé à toutes les opérations de la procédure (article 50, § 1er), alors que le solde éventuel du fonds revient à la masse (article 50, § 3).

3) En visant le concordat judiciaire, les auteurs du projet semblent vouloir se référer au jugement d'homologation. On peut toutefois se demander si la constitution du fonds sera encore possible après le dépôt de la requête en concordat et avant le jugement. L'article 11 des lois coordonnées sur le concordat judiciaire dispose que le débiteur ne pourra, pendant la procédure, "aliéner, hypothéquer ou s'engager", sans l'autorisation du juge délégué. Cette incapacité du débiteur est même absolue durant le temps qui s'écoule entre le dépôt de sa requête et la désignation du juge délégué (NOVELLES, Droit commercial, T. IV, n° 697).

.../...

En général, le paiement est considéré comme un acte d'aliénation qui nécessite l'autorisation du juge délégué. Selon la Cour de cassation (14 septembre 1961, Pas. 1962, I, 68),

> "La volonté du législateur est de tenir en échec les actes de disposition du débiteur et les recours des créanciers chirographaires isolés, de façon que soit empêché tout règlement au profit de l'un d'eux, dans le concours qui est établi entre les créanciers au jour même du dépôt de la requête, en vue de permettre la solution égalitaire du concordat".

Dans un arrêt du 17 octobre 1980 (Cass. 17 octobre 1980, J.T. 1981, p. 551), la Cour de cassation souligne à nouveau que le dépôt de la requête crée un concours entre les créanciers dans le but d'une liquidation égalitaire. La volonté du législateur est de tenir en échec les actes de disposition du débiteur et les actes d'exécution des créanciers chirographaires isolés, de façon telle que soit empêché tout règlement qui diminue au profit de l'un d'eux la part des autres. La Cour en déduit qu'à la suite de ce concours, les créanciers nantis d'une hypothèque légale non encore inscrite ne peuvent, en prenant ultérieurement inscription hypothécaire sur les biens du requérant en concordat judiciaire, obtenir des droits opposables aux autres créanciers chirographaires.

L'insistance avec laquelle les principes de la matière sont rappelés par la Cour de cassation devrait conduire le Gouvernement à préciser si son intention est, ou non, de permettre, dans les matières visées au présent projet, une dérogation à ces principes, éventuellement sous le contrôle du juge délégué, après l'introduction de la demande de concordat.

.../...

La rédaction suivante est proposée pour l'alinéa 1er du paragraphe 3 de l'article 50 en projet :

"La constitution du fonds n'est pas affectée par le jugement qui, postérieurement à cette constitution, déclare la faillite, accorde le sursis de paiement ou homologue le concordat judiciaire".

+

Au paragraphe 2 de l'article 51 en projet, il conviendrait d'écrire "au jugement déclaratif de faillite" au lieu de "à un jugement de déclaration de faillite".

Au paragraphe 3 de l'article 51 en projet, il y aurait lieu d'écrire : "... dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers".

+

Au paragraphe 1er de l'article 52 en projet, les mots "l'avant-dernier alinéa de l'article 49" devraient être remplacés par les mots "l'article 49, alinéa 4".

Le paragraphe 3 de l'article 52 en projet gagnerait à être rédigé comme suit :

"§ 3. Après la distribution, le surplus éventuel des fonds déposés revient au requérant, sous réserve de l'article 50, § 3, alinéa 2.

Sur rapport du liquidateur, contresigné par le juge-commissaire, la procédure est alors déclarée close par le président du tribunal".

+ .../...

A l'article 53 en projet, il y aurait lieu d'écrire :

"si le propriétaire ou l'assistant ... (la suite comme au projet)".

Article 8.

Le paragraphe 1er de l'article 91 en projet devrait être rédigé de la manière suivante :

"§ 1er. Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou à destination d'un port du royaume est régi par les dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et du Protocole portant modification de cette Convention, fait à Bruxelles le 23 février 1968".

Le texte suivant est proposé pour le paragraphe 2 de l'article 91 en projet :

"§ 2. Les actions récursoires prévues à l'article 3, §§ 6 et 6bis, de la Convention visée au paragraphe 1er, modifié par l'article 1er du Protocole, pourront être exercées même après l'expiration du délai d'un an prévu à l'article 3, § 6, pendant un délai de six mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation à la condition que le règlement de la réclamation ou la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties conformément à l'article 3, § 6, alinéa 4, de ladite Convention".

.../...

Le paragraphe 3 de l'article 91 en projet serait mieux rédigé comme suit :

"§ 3. La conversion en monnaie nationale des sommes prévues à l'article 4, § 5, de la Convention visée au paragraphe 1er, modifié par l'article 2 du Protocole, s'effectue à la date du paiement des indemnités".

Le paragraphe 4 de l'article 91 en projet devrait être rédigé comme suit :

"§ 4. Tout connaissement négociable émis conformément à la Convention visée au paragraphe 1er portera la mention : "Connaissement régi par l'article 91 du Livre II du Code de commerce".

Article 9.

Mieux vaudrait que la disposition nouvelle en projet soit insérée dans l'article 266 du Livre II du Code de commerce, plutôt que présentée sous un article 266bis (267bis étant une erreur de numérotation, suivant les explications fournies au Conseil d'Etat), car, de la sorte, l'article 269 ne devrait pas être adapté au texte nouveau.

En ce qui concerne le texte lui-même, il ne paraît pas nécessaire de prévoir expressément à l'alinéa 3 de l'article 266 du Livre II que le délai de un an peut être prorogé par convention entre les parties au contrat principal. En effet, cette faculté résultera à suffisance de l'alinéa 4.

.../...

Le texte suivant est proposé pour l'article 9 :

"Article 9.-

L'article 266 du Livre II du même Code est complété par la disposition suivante :

"Les actions récursoires peuvent être exercées après l'expiration du délai de un an prévu à l'alinéa 3, pendant un délai de six mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à condition que le règlement de la réclamation ou la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité de un an ou du délai convenu entre les parties après l'événement qui a donné lieu à l'action".

Article 10.

L'article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 10.-

L'article 273 du Livre II du même Code est remplacé par la disposition suivante :

"Article 273. § 1er. Sous réserve du paragraphe 2, sont applicables à la navigation intérieure :

- les articles 46 à 58 et 67 du présent Livre;
- l'article 3 de la loi du ... portant approbation et exécution de divers actes internationaux et modification de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer".

.../...

§ 2. Les montants fixés à l'article 6, § 1er, a), de la Convention visée à l'article 47, § 1er, du présent Livre sont triplés.

Les montants auxquels l'article 6, § 1er, b), de la Convention visée à l'article 47, § 1er, du présent Livre fixe les limites de la responsabilité à l'égard de toutes les autres créances, sont remplacés par les montants suivants :

a) mille francs par tonne s'il s'agit de bateaux dépourvus de moyens mécaniques de propulsion;

b) mille francs par tonne et deux mille cinq cents francs par cheval-vapeur s'il s'agit de bateaux pourvus de moyens mécaniques de propulsion;

c) deux mille cinq cents francs par cheval-vapeur s'il s'agit de remorqueurs et de pousseurs.

L'article 6, § 5, de la Convention visée à l'article 47, § 1er, du présent Livre n'est pas applicable aux bateaux.

§ 3. Si le dommage est causé par un convoi formé d'un pousseur ou d'un cargo-pousseur et d'unités poussées, les montants à concurrence desquels la responsabilité est limitée sont calculés en tenant compte du tonnage du convoi et de la puissance en chevaux-vapeur de l'unité poussante.

§ 4. ... (comme au paragraphe 2, a), b) et c) du projet)".

.../...

Article 11.

Le renvoi pur et simple aux articles 48 à 52 du Livre II du Code de commerce soulève une difficulté. En effet, il n'existe pas de juge-commissaire au tribunal de première instance, dont le président est rendu compétent par l'article 16 du projet. Il y aurait lieu, dès lors, de compléter la disposition en projet ainsi qu'il est proposé dans le texte suivant :

"Article 11.-

A l'article 3 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, il est ajouté un paragraphe 2, rédigé comme suit :

"§ 2. Pour le surplus, et sans préjudice à la compétence du président du tribunal visé au paragraphe 1er, le fonds de limitation de responsabilité est constitué et liquidé conformément aux articles 48 à 52 du Livre II du Code de commerce. Les fonctions dévolues au juge-commissaire sont toutefois exercées par un juge désigné par le président".

Article 12.

Au liminaire, il serait plus conforme à l'usage d'écrire

"L'article 11 de la même loi est complété par la disposition suivante :

"§ 3. ...".

.../...

Article 14.

Le texte suivant est proposé :

"Article 14.-

A l'article 6 de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, il est ajouté un paragraphe 2 rédigé comme suit :

"§ 2. La lettre de mer d'un navire ou d'un autre bâtiment perdu à la suite d'un naufrage cesse d'être valable dès la date du naufrage. Le navire ou le bâtiment est radié du registre où il est inscrit.

Une nouvelle inscription ne peut être obtenue que sur la présentation d'une nouvelle lettre de mer".

Article 15.

Le texte suivant est proposé :

"Article 15.-

A l'article 569 du Code judiciaire sont apportées les modifications suivantes :

"a) l'alinéa 1er est complété par la disposition suivante :

"21° des demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, sur la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention et sur le Protocole de cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976";

b) à l'alinéa 2, le chiffre "19" est remplacé par le chiffre "21".

.../...

Article 16.

De l'accord du fonctionnaire délégué, les dispositions qui doivent être ajoutées au Code judiciaire seraient mieux à leur place à l'article 585, d'une part, et à l'article 627, d'autre part.

Le texte suivant est proposé :

"Article 16.-

Les modifications suivantes sont apportées au même Code :

"a) à l'article 585, il est ajouté un 8°, rédigé comme suit :

"8° les demandes de constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, formées en vertu de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969;

b) à l'article 627, il est ajouté un 11°, rédigé comme suit :

"11° dans le cas prévu à l'article 585, 8°, le président du tribunal de première instance de Bruxelles".

Article 17.

Le texte suivant est proposé :

"Article 17.-

L'article 588, 9°, du même Code est remplacé par la disposition suivante :

"9° les demandes formées en vertu de l'article 48, §§ 1er et 3, du Livre II du Code de commerce".

.../...

Il y a lieu d'adapter certaines dispositions législatives aux modifications que le projet apporte au Code de commerce.

Les textes suivants sont proposés :

"Article ... .-

L'article 23, § II, alinéa 2, du Livre II du Code de commerce est remplacé par la disposition suivante :

"Le prix de passage est assimilé au fret".

Article ... .-

A l'article 138, alinéa 2, du Livre II du (même Code), (Code de commerce) les mots "sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires du navire par le § II de l'article 46" sont supprimés".

+

Article 18.

Le contenu de cette disposition devrait être divisé en deux articles plutôt qu'en deux paragraphes.

Les textes suivants sont proposés :

"Article 18.-

L'article 167, alinéa 2, du Livre II du Code de commerce est abrogé.

Article ... .-

L'article 569, 19°, inséré dans le Code judiciaire par la loi du 20 juillet 1976, est abrogé".

.../...

Article 19.

Il appartiendra au Gouvernement et au législateur d'apprécier si la coordination projetée à l'article 19 ne doit pas être d'un objet plus étendu que celle qui y est prévue. En toute hypothèse, l'habilitation que le projet entend donner au Roi d'apporter aux dispositions à coordonner "les modifications nécessaires en vue de leur simplification" est beaucoup trop large pour être admissible. L'article pourrait être rédigé comme suit :

"Article ... .-

Le Roi peut coordonner en tout ou en partie les dispositions législatives encore en vigueur concernant la navigation maritime et la navigation intérieure, ainsi que les dispositions qui les auraient expressément ou implicitement modifiées au moment où les coordinations seront établies.

A cette fin, Il peut :

1° modifier l'ordre et le numérotage et, en général, la présentation des dispositions à coordonner;

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec le numérotage nouveau;

3° modifier la rédaction des dispositions à coordonner en vue d'assurer leur concordance et d'en unifier la terminologie, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions;

.../...

4° établir le texte néerlandais des dispositions qui, reprises dans la coordination, sont antérieures à l'entrée en vigueur de la loi du 18 avril 1898 relative à l'emploi de la langue flamande dans les publications officielles".

Article 20.

Le texte suivant est proposé :

"Article ... .-

Le Roi fixe les dates d'entrée en vigueur des articles 2 à 20".

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN.

De artikelen 2 tot 5 van het wetsontwerp zijn maatregelen tot uitvoering, in het Belgisch recht, van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Bij het Parlement is thans een wetsontwerp hangende "tot wijziging van Boek II van het Wetboek van koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenvaartuigen" (Gedr. St. Kamer nr 448/1 - Zitting 1972-1973), waarover de Raad van State op 20 maart 1972 advies heeft gegeven onder nr L. 11.307.

Dat wetsontwerp strekt tot aanpassing van de Belgische wetgeving aan het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957 en goedgekeurd bij de wet van 18 juli 1973.

Het is van verval ontheven op 16 november 1977 en vormt thans het Gedrukt Stuk Kamer 185/1 - Zitting 1977-1978.

De Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft het aangenomen op 16 maart 1978 en heeft het dezelfde dag aan de Senaat overgezonden (Gedr. St. Senaat 340/1 - Zitting 1977-1978).

Inzover het onderhavige wetsontwerp op zijn beurt wijzigingen aanbrengt in de bepalingen van Boek II van het Wetboek van koophandel betreffende de eigenaren van zeeschepen en binnenvaartuigen en hun aansprakelijkheid, en bepalingen bevat die zeer nauw aansluiten bij die van het vorige wetsontwerp, zal de Rege-

.../...

ring stelling moeten nemen ten aanzien van het naast elkaar bestaan van tweeërlei bepalingen tot wijziging van dezelfde bepalingen van Boek II van het Wetboek van koophandel.

Volgens de gemachtigde ambtenaar ligt het in de bedoeling van de Regering bij de bespreking van het onderhavige ontwerp te vragen dat het eerste ontwerp wordt ingetrokken.

+

OPSCHRIFT.

Het opschrift is zeer lang en toch geeft het de inhoud van het wetsontwerp niet juist weer : artikel 14 wijzigt immers de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven en die wijziging heeft niets uitstaande met de uitvoering van de in het opschrift vermelde verdragen.

Houdt men het bij de door de Regering gevolgde methode, dan zou aan het opschrift een 3° moeten worden toegevoegd als volgt :

"3° wijziging van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven".

Toch kan men zich afvragen of het gemakshalve, onder meer voor het citeren, niet beter ware het opschrift korter te houden, bijvoorbeeld in de volgende lezing :

"Ontwerp van wet houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten en wijziging van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven".

.../...

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

Artikel 2.

De uitdrukking "vaartuigen welke rechtstreeks of onrechtstreeks door nationale of plaatselijke (1) openbare overheden of diensten worden geëxploiteerd" is uiterst vaag en aan de hand van de memorie van toelichting kan niet worden uitgemaakt in welke gevallen een vaartuig "onrechtstreeks" door openbare overheden of diensten wordt geëxploiteerd.

De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat de paragrafen 1 en 2 de bedoeling van de Regering nauwkeuriger zouden weergeven in de volgende lezing :

"§ 1. De toepassing van de bepalingen van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en van de artikelen 46 en 48 tot 53 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt uitgebreid :

- tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is;

- tot de zeegaande pleziervaartuigen en zeegaande vaartuigen ingezet voor wetenschappelijk onderzoek.

§ 2. De toepassing van artikel 273 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt uitgebreid tot de binnenvaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is".

.../...

---

(1) Voor deze twee adjectieven is er geen equivalent in de Franse tekst.

Paragraaf 3 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"§ 3. Voor de toepassing van het Internationaal verdrag inzake scheepsmeting, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969, en van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, op de gevallen bedoeld in de paragrafen 1 en 2, bepaalt de Koning :

1) de categorieën van pleziervaartuigen en vaartuigen ingezet voor wetenschappelijk onderzoek;

2) de grondslag voor de berekening van de beperking van de aansprakelijkheid".

Artikel 3.

Paragraaf 1 zou beter als volgt worden geredigeerd :

"§ 1. Voor de toepassing van het Verdrag bedoeld in artikel 1, c), worden de door de rechtbanken erkende schuldvorderingen wegens schade veroorzaakt aan havenwerken, dokken alsook aan scheepvaartwegen en hulpnavigatiemiddelen waarvoor een Belgische openbare overheid instaat, ongeacht of zij al dan niet op Belgisch territorium zijn gelegen, vóór elke verdeling van het bedrag van het beperkingsfonds bestemd om zaakschade te vereffenen, tot beloop van de helft van dat bedrag vooruit vereffend.

Is dit gedeelte echter ontoereikend om de in het eerste lid bedoelde schuldvorderingen volledig te vereffenen, dan worden het nog verschuldigde saldo van die schuldvorderingen en de andere vorderingen wegens zaakschade naar evenredigheid betaald uit het overblijvend gedeelte van het beperkingsfonds dat bestemd is om de gezamenlijke zaakschade te vereffenen".

.../...

Ten aanzien van paragraaf 2 :

Artikel 2 van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen geeft een opsomming van de vorderingen die voor aansprakelijksbeperking vatbaar zijn. Het betreft :

"a) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade;

b) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;

c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningswerkzaamheden;

d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;

f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade".

Artikel 6 van hetzelfde Verdrag van 1976 zegt tot welke bedragen de vorderingen worden aanvaard en maakt daarbij een onderscheid tussen de vorderingen ter zake van dood of letsel (paragraaf 1, a) en de andere vorderingen (paragraaf 1, b). Paragraaf 3 van hetzelfde artikel 6 bepaalt :

.../...

"onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het tweede lid, kan een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen bij de navigatie, de voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b, bedoelde vorderingen, die bij die wet is bepaald".

Paragraaf 2 van artikel 3 van het ontwerp wil hieraan uitvoering geven en bepaalt daaromtrent :

" Voor de toepassing van dit artikel wordt onder schade aan scheepvaartwegen verstaan de kosten voor het lichten, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een vaartuig dat gezonken, tot wrak geworden, gestrand is of verlaten werd, met inbegrip van alles, inkluis de lading, dat zich aan boord bevindt, inzover de aanwezigheid hiervan de infrastructuur van het vaarwater aantast of dreigt aan te tasten".

Volgens de gemachtigde ambtenaar wijst de ervaring uit dat wanneer het scheepsongeval verlies van het schip tot gevolg heeft en de voorwaarden vervuld zijn om een beperkingsfonds aan te leggen, de eigenaar zich het lot van zijn vaartuig niet meer aantrekt en het aan de administratie overlaat het gezonken of gestrande vaartuig te verwijderen of te laten verwijderen.

Paragraaf 2 van artikel 3 van het ontwerp heeft tot doel een voorrecht te verlenen aan de vorderingen die ontstaan door het uitvoeren van die ambtshalve door de nationale of plaatselijke overheid uitgevoerde werken, een voorrecht dat die vorderingen voorrang zou geven op alle in artikel 6, § 1, van het Vedrag bedoelde vorderingen, met uitzondering evenwel van de vorderingen ter zake van dood of letsel waaraan artikel 6, § 2, van het Internationaal Verdrag binnen de in die tekst gestelde grenzen een voorkeurregeling toekent.

.../...

De voorgestelde interpretatie gaat ervan uit dat de aanwezigheid van een gestrand of gezonken schip schade berokkent of kan berokkenen aan een scheepvaartweg omdat zij "de infrastructuur van het vaarwater aantast of dreigt aan te tasten".

Paragraaf 1 van artikel 2 van het Verdrag van 1976, waarvan de tekst hiervoren is aangehaald, onderscheidt de vorderingen die ontstaan zijn uit beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en van hulpmiddelen bij de navigatie (artikel 2, paragraaf 1, a) van de vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden (artikel 2, paragraaf 1, d) en de vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip (artikel 2, paragraaf 1, e).

Het lijkt onmogelijk bij de in artikel 2, § 1, a, bedoelde vorderingen ook die onder te brengen waarop het bepaalde in artikel 2, § 1, d en e, betrekking heeft. De in artikel 2, § 1, opgesomde categorieën zijn immers enerzijds te nauwkeurig omschreven om onderling te kunnen worden vermengd; anderzijds laat niets in het Verdrag toe te veronderstellen dat de termen "beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie" een verschillende betekenis zouden hebben onderscheidenlijk in artikel 2, 1, a, en in artikel 6, 3, van het Verdrag.

Bovendien vermeldt artikel 2, § 1, f, de vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid kan beperken. De door de openbare overheid genomen preventieve maatregelen ter vrijwaring van de waterwegen en van de hulp-

middelen bij de navigatie beantwoorden eerder aan die definitie dan aan die van artikel 6, § 3, waar het gaat om veroorzaakte schade - dat is reeds bestaande schade - aan kunstwerken van havens, dokken, waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie.

De tekst van het Internationaal Verdrag, zoals die door de Wetgevende Kamers is goedgekeurd, is direct werkzaam en gaat boven de nationale wet. Daaruit volgt dat de nationale wetgever niet anders kan dan zich gedragen naar de norm die volgt uit het Internationaal Verdrag dat ontstaan is uit de gemeenschappelijke wil van de verdragsluitende partijen en dat hij niet de bevoegdheid heeft om een authentieke uitlegging daarvan te geven (Cass. 16 januari en 12 maart 1968, Pas. 1968, I, 625 en 874).

Artikel 4.

Zowel uit de memorie van toelichting als uit de aan de Raad van State verstrekte uitleg blijkt dat volgens de Regering een onderscheid moet worden gemaakt tussen het eigenlijke verwijderen - alleen dat is in het Verdrag bedoeld - en het latere wegwerken waarover het Verdrag niet spreekt en dat bijgevolg door de Belgische wetgever vrij kan worden gereglementeerd.

De volgende tekst zou de hiervoren samengevatte bedoeling beter weergeven :

"Artikel 4.-

De scheepseigenaar kan de beperking van zijn aansprakelijkheid niet inroepen ten aanzien van vorderingen wegens het wegwerken van het reeds verwijderde vaartuig of wrak".

.../...

Artikel 5.

Naar aan de Raad van State is verklaard, dient deze bepaling ter vervanging van soortgelijke bepalingen die zonder enige rechtsgrond in koninklijke besluiten zijn opgenomen. Die besluiten zullen moeten worden aangepast om onnodige herhaling te voorkomen.

Er is gemis van overeenkomst tussen de Franse en de Nederlandse tekst in fine van paragraaf 1. Naar aan de Raad van State is verklaard, moet in de Nederlandse tekst worden gelezen : "van de hogervermelde verrichtingen en maatregelen".

In het gehele artikel vervange men het woord "handelingen" door "verrichtingen".

Gelet de wijziging welke artikel 6 van het ontwerp beoogt aan te brengen in artikel 46 van Boek II van het Wetboek van koophandel waarnaar het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust verwijzen in bepalingen waarvan de tekst, op die verwijzing na, door het ontwerp wordt overgenomen, in artikel 5, § 1, tweede lid, heeft deze laatste bepaling geen juridische draagwijdte ten opzichte van het eerste lid van dezelfde paragraaf. Zij moet dan ook vervallen.

Artikel 6.

Paragraaf 3 van het ontworpen artikel 46 zou beter als volgt worden geredigeerd :

.../...

"§ 3. De scheepseigenaar is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de handelingen of nalatigheden van de bemanning en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden, alsook van de loods, in het uitoefenen van hun respectieve dienst".

+

In paragraaf 1 van het ontworpen artikel 47 zou beter worden geschreven "Onder voorbehoud van" in plaats van "Onverminderd".

In paragraaf 2 van hetzelfde artikel 47 moet het opschrift van de wet van 20 juli 1976 juist worden aangehaald. Er kan dan ook beter worden gelezen : "... en van het Protocol bij dat Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976".

+

Paragraaf 1 van het ontworpen artikel 48 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"§ 1. De scheepseigenaar of de hulpverlener wiens aansprakelijkheid krachtens artikel 47, §§ 1, 2 en 4 kan worden beperkt, vraagt de vorming van het fonds door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

Het verzoekschrift moet voldoen aan de voorwaarden bepaald in artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, met uitzondering van het bepaalde onder 5°.

Het moet bovendien vermelden : nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aan-

.../...

sprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen : storting in speciën, borgstelling of andere zekerheid.

Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen inroepen, met vermelding van eenieders woonplaats alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking;

3° in voorkomend geval, alle stukken waaruit blijkt dat de verzoeker of de schuldeisers een eis hebben ingesteld of zullen instellen bij het Internationaal Vergoedingsfonds opgericht door het Internationaal Verdrag opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 of bij enige instelling die in de plaats van dat Fonds treedt".

De Franse tekst van paragraaf 2 van dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"§ 2. La présentation de la requête n'emporte pas reconnaissance de responsabilité".

In paragraaf 4 zou het laatste zinsdeel van het eerste lid als volgt moeten worden geredigeerd :

"geen opvraging mag worden verricht zonder toestemming van de rechter-commissaris".

.../...

In het derde lid van paragraaf 4 zou moeten worden gelezen :

"... ten aanzien van de vereffenaar of op diens naam".

De Franse tekst van het vierde lid van die paragraaf zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Aucune modification ne peut être apportée sans autorisation du juge-commissaire à la sûreté ainsi constituée".

De wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, bepaalt in artikel 3 dat het in artikel V, 3, van het Verdrag bedoeld Fonds tot beperking van de aansprakelijkheid kan worden gevormd door het storten in speciën van een geldsom bij de Deposito- en Consignatiekas.

Naar aan de Raad van State is verklaard, is de Regering zich ervan bewust dat er geen overeenstemming is tussen het ontworpen artikel 48, § 4, en die bepaling waarvan zij voornemens is de wijziging aan de Wetgevende Kamers voor te stellen.

+

Gelet op het Verdrag van Londen van 1976, zou in het eerste lid van het ontworpen artikel 49 moeten worden gelezen :

"Wanneer de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van de hulpverlener vaststaat en deze gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken ... (voorts zoals in het ontwerp).

.../...

Het tweede lid van het ontworpen artikel 49 kan beter als volgt worden geredigeerd :

"Op verslag van de rechter-commissaris stelt een beschikking van de voorzitter van de rechtbank de vorming van het fonds vast".

+

Het nieuwe artikel 50, § 3, dat artikel 6 van het ontwerp bedoelt in te voegen in Titel II, Boek II, van het Wetboek van koophandel, luidt :

> "Faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijk akkoord, ten aanzien van verzoeker uitgesproken na de vorming van het Fonds, zijn zonder invloed op dat fonds. Na betaling van de schuldvorderingen valt het eventuele saldo van het fonds opnieuw toe aan de boedel".

1) Het fonds kan worden gevormd door storting in speciën van het bedrag tot hetwelk verzoeker zijn aansprakelijkheid wil beperken, overeenkomstig artikel 48, § 3. Deze laatste tekst voorziet echter in een alternatief, met name het stellen van een borg of van een zekerheid voor een gelijkwaardig bedrag. Terwijl de ontwerp-tekst voor de beschermde schuldeisers een voorrecht instelt op de door de schuldenaar in consignatie gegeven geldsom, spreekt hij zich niet uit over de gevolgen van het stellen van een persoonlijke zekerheid.

Het zou onlogisch lijken indien aan de borg of aan de derde garant iedere voorrang voor teruginning van de wegens hun verbintenis betaalde bedragen zou worden ontzegd, ofschoon hun optreden de schuldenaar de gelegenheid heeft gegeven om liquide middelen te behouden die anders geblokkeerd zouden zijn geweest.

.../...

De Regering en de Wetgevende Kamers zouden hun bedoeling hieromtrent moeten verduidelijken.

2) De in het ontwerp gebruikte formule ("... zonder invloed") zou moeten worden gepreciseerd.

Het ontwerp wijkt blijkbaar af van het beginsel van de eenheid en algemeenheid van het faillissement want indien het faillissement dat wordt uitgesproken na de vorming van het fonds, zonder invloed is op dat fonds, is het omdat de schuldeisers die uit het fonds schadeloos zullen worden gesteld, geen deel uitmaken van de massa en omdat de in het fonds gestorte bedragen krachtens de artikelen 445 en volgende van de faillissementswet niet in het vermogen van de gefailleerde kunnen terugkeren. Deze verduidelijkingen zouden, zo niet in de tekst, dan toch in de memorie van toelichting moeten worden gegeven.

Gesteld dat het zo is, dan nog is het niet duidelijk waarom alleen de verzoeker - en niet de curator van het faillissement - voor alle procedureverrichtingen zou moeten worden opgeroepen (artikel 50, § 1), terwijl het eventueel saldo van het fonds opnieuw aan de boedel toevalt (artikel 50, § 3).

3) Waar de stellers van het ontwerp gewag maken van het gerechtelijk akkoord willen ze blijkbaar verwijzen naar het vonnis van homologatie. Toch kan men zich afvragen of het fonds nog zal kunnen worden gevormd na neerlegging van het verzoek tot gerechtelijk akkoord en vóór het vonnis. Artikel 11 van de gecoördineerde wetten op het gerechtelijk akkoord bepaalt dat de schuldenaar, hangende de rechtspleging, niet kan vervreemden, met hypotheek bezwaren of zich verbinden, zonder machtiging van de rechter-commissaris. Die onbekwaamheid van de schuldenaar is zelfs een volstrekte onbekwaamheid in de tijdspanne tussen de neerlegging van zijn verzoekschrift en de aanstelling van de rechter-commissaris (NOVELLES - Droit commercial, T. IV, nr 697).

.../...

In het algemeen wordt de betaling geacht een vervreemding te zijn waarvoor machtiging van de rechter-commissaris nodig is. Luidens een arrest van het Hof van Cassatie (14 september 1961, Pas. 1962, I, 68) wil de wetgever :

> "de daden van beschikking van de schuldenaar en de verhalen van afzonderlijke chirographaire schuldenaars onmogelijk maken, zodanig dat iedere regeling ten voordele van één van hen welke het gedeelte van de anderen zou verminderen verhinderd wordt; dat mitsdien een samenloop onder de schuldeisers op de dag van de indiening van het verzoek ingevoerd wordt, om de oplossing van het akkoord, op een voet van gelijkheid mogelijk te maken".

In een arrest van 17 oktober 1980 (Cass. 17 oktober 1980, J.T. 1981, blz 551), wijst het Hof van Cassatie er andermaal op dat de neerlegging van het verzoekschrift een samenloop van de schuldeisers doet ontstaan met het oog op een vereffening op voet van gelijkheid. De wetgever wil de daden van beschikking van de schuldenaar en de door de afzonderlijke chirographaire schuldeisers verrichte daden van uitvoering onmogelijk maken, zodat elke regeling ten voordele van een van hen, waardoor het aandeel van de anderen zou worden verminderd, verhinderd wordt. Het Hof leidt daaruit af dat, ingevolge die samenloop, de schuldeisers die over een nog niet ingeschreven wettelijke hypotheek beschikken, door het achteraf laten inschrijven van die hypotheek op de goederen van de aanvrager van het gerechtelijk akkoord, geen rechten kunnen bekomen welke tegenstelbaar zouden zijn aan de andere chirographaire schuldeisers.

Daar de ter zake geldende beginselen door het Hof van Cassatie zo sterk worden beklemtoond, zou de Regering duidelijk moeten stellen of zij al dan niet wil toestaan dat in de in het onderhavige ontwerp bedoelde aangelegenheden van die beginselen wordt afgeweken, eventueel onder toezicht van de rechter-commissaris, nadat het gerechtelijk akkoord is aangevraagd.

.../...

Voorgesteld wordt het eerste lid van paragraaf 3 van het ontworpen artikel 50 als volgt te redigeren :

"De vorming van het fonds wordt niet beïnvloed door het vonnis dat, na die vorming, het faillissement uitspreekt, uitstel van betaling verleent of het gerechtelijk akkoord homologeert".

+

In paragraaf 2 van het ontworpen artikel 51 leze men "met het vonnis van faillietverklaring bedoeld in" in plaats van "met een vonnis van faillietverklaring voorzien in".

In paragraaf 3 van het ontworpen artikel 51 zou moeten worden gelezen : "... in een of meer buitenlandse maritieme bladen".

+

In paragraaf 1 van het ontworpen artikel 52 zouden de woorden "het voorlaatste lid van artikel 49" moeten worden vervangen door "artikel 49, vierde lid".

Paragraaf 3 van het ontworpen artikel 52 zou beter als volgt worden geredigeerd :

"§ 3. Na de verdeling komt het eventuele saldo van het gedeponeerde geld opnieuw aan de verzoeker toe, onder voorbehoud van artikel 50, § 3, tweede lid.

Op verslag van de vereffenaar, medeondertekend door de rechter-commissaris, wordt de procedure dan door de voorzitter van de rechtbank gesloten verklaard".

+

In het ontworpen artikel 53 zou moeten worden gelezen :

"Indien de scheepseigenaar of de hulpverlener ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 8.

Paragraaf 1 van het ontworpen artikel 91 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"§ 1. Op een verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in om het even welk schip van gelijk welke nationaliteit, uit een haven of naar een haven van het Rijk, zijn de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, en van het Protocol tot wijziging van dat Verdrag, opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968, van toepassing".

De volgende tekst wordt voorgesteld voor paragraaf 2 van het ontworpen artikel 91 :

"§ 2. De regresvorderingen bedoeld in artikel 3, §§ 6 en 6bis, van het in paragraaf 1 bedoelde Verdrag, gewijzigd bij artikel 1 van het Protocol, kunnen zelfs na het verstrijken van de in artikel 3, § 6, bepaalde termijn van een jaar worden ingesteld gedurende een termijn van zes maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerdervermelde termijn van een jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen volgens artikel 3, § 6, vierde lid, van dat Verdrag".

.../...

Paragraaf 3 van het ontworpen artikel 91 zou beter als volgt worden geredigeerd :

"§ 3. De omrekening in nationale munt van de bedragen bepaald in artikel 4, § 5, van het in paragraaf 1 bedoelde Verdrag, gewijzigd bij artikel 2 van het Protocol, geschiedt op de datum van de betaling van de schadevergoedingen".

Paragraaf 4 van het ontworpen artikel 91 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"§ 4. Op elk verhandelbaar cognossement dat opgemaakt is overeenkomstig het in paragraaf 1 bedoelde Verdrag, wordt vermeld : "Cognossement waarop artikel 91 van Boek II van het Wetboek van koophandel toepasselijk is".

Artikel 9.

Het ware beter de nieuw ontworpen bepaling in te voegen in artikel 266 van Boek II van het Wetboek van koophandel in plaats van ze op te nemen in een artikel 266bis (267bis is een verkeerde nummering, naar aan de Raad van State is verklaard); dan behoeft artikel 269 ook niet aan de nieuwe tekst te worden aangepast.

Wat de tekst zelf betreft, lijkt het niet noodzakelijk in het derde lid van artikel 266 van Boek II uitdrukkelijk te stellen dat de termijn van een jaar kan worden verlengd bij overeenkomst tussen de bij de hoofdovereenkomst betrokken partijen. Die mogelijkheid zal immers genoegzaam volgen uit het vierde lid.

.../...

De volgende tekst wordt voorgesteld voor artikel 9 :

"Artikel 9.-

Artikel 266 van Boek II van hetzelfde Wetboek wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"De regresvorderingen kunnen na het verstrijken van de in het derde lid bepaalde termijn van een jaar worden ingesteld gedurende een termijn van zes maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerdervermelde termijn van een jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven".

Artikel 10.

Het artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 10.-

Artikel 273 van Boek II van hetzelfde Wetboek wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 273. § 1. Onder voorbehoud van paragraaf 2 zijn op de binnenscheepvaart van toepassing :

- de artikelen 46 tot 58 en 67 van dit Boek;

.../...

- artikel 3 van de wet van ... houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten en wijziging van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven".

§ 2. De bedragen bepaald in artikel 6, § 1, a), van het Verdrag bedoeld in artikel 47, § 1, van dit Boek, worden verdrievoudigd.

De bedragen waarop artikel 6, § 1, b), van het Verdrag bedoeld in artikel 47, § 1, van dit Boek de aansprakelijkheidsgrenzen ten aanzien van alle andere schuldvorderingen vaststelt, worden door de volgende bedragen vervangen :

a) duizend frank per ton voor schepen zonder eigen mechanische beweegkracht;

b) duizend frank per ton en tweeduizend vijfhonderd frank per paardekracht voor schepen met eigen mechanische beweegkracht;

c) tweeduizend vijfhonderd frank per paardekracht voor sleep- en duwboten.

Artikel 6, § 5, van het Verdrag bedoeld in artikel 47, § 1, van dit Boek, is niet van toepassing op binnenschepen.

§ 3. Indien de schade veroorzaakt wordt door een konvooi bestaande uit een duwboot of een duwvrachtschip en geduwde eenheden, worden de bedragen tot welke de aansprakelijkheid beperkt is, berekend met inachtneming van de tonnenmaat van het konvooi en de paardekracht van de duwende eenheid.

.../...

§ 4. ... (zoals in paragraaf 2, a), b) en c) van het ontwerp)".

Artikel 11.

De blote verwijzing naar de artikelen 48 tot 52 van Boek II van het Wetboek van koophandel levert een moeilijkheid op. Er is immers geen rechter-commissaris bij de rechtbank van eerste aanleg, waarvan de voorzitter bevoegd wordt verklaard door artikel 16 van het ontwerp. De ontwerp-bepaling zou dan ook moeten worden aangevuld zoals voorgesteld in de hiernavolgende tekst :

"Artikel 11.-

Aan artikel 3 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 wordt, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, luidend als volgt :

"§ 2. Voor het overige, en onverminderd de bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank bedoeld in paragraaf 1, wordt het beperkingsfonds gevormd en vereffend overeenkomstig de artikelen 48 tot 52 van Boek II van het Wetboek van koophandel. De aan de rechter-commissaris opgedragen taak wordt echter uitgeoefend door een rechter door de voorzitter daartoe aangewezen".

.../...

Artikel 12.

In de inleidende volzin schrijve men zoals gebruikelijk :

"Artikel 11 van dezelfde wet wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"§ 3. ...".

Artikel 14.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 14.-

Aan artikel 6 van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 wordt, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, luidend als volgt :

"§ 2. De zeebrief van een door schipbreuk verloren gegaan schip of ander vaartuig vervalt op de dag van de schipbreuk. Het schip of vaartuig wordt geschrapt uit het register waarin het ingeschreven is.

Een nieuwe inschrijving kan slechts worden verkregen op vertoon van een nieuwe zeebrief".

Artikel 15.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

.../...

"Artikel 15.-

In artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

"a) het eerste lid wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"21° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976";

b) in het tweede lid wordt het getal "19" vervangen door "21".

Artikel 16.

De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat de aan het Gerechtelijk Wetboek toe te voegen bepalingen beter in artikel 585 respectievelijk 627 zouden komen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 16.-

In hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

.../...

"a) aan artikel 585 wordt een 8° toegevoegd, luidend als volgt :

"8° over de aanvragen tot vorming van een fonds voor aansprakelijkheidsbeperking, ingediend krachtens de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969";

b) aan artikel 627 wordt een 11° toegevoegd, luidend als volgt :

"11° in het geval van artikel 585, 8°, de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel".

Artikel 17.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 17.-

Artikel 588, 9°, van hetzelfde Wetboek wordt door de volgende bepaling vervangen :

"9° op de vorderingen ingesteld op grond van artikel 48, §§ 1 en 3, van Boek II van het Wetboek van koophandel".

Nog andere wetsbepalingen dienen te worden aangepast aan de wijzigingen welke het ontwerp in het Wetboek van koophandel aanbrengt.

.../...

De volgende teksten worden voorgesteld :

"Artikel ... .-

Artikel 23, § II, tweede lid, van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Het passagegeld wordt gelijkgesteld met de vracht".

Artikel ... .-

In artikel 138, tweede lid, van Boek II van hetzelfde Wetboek worden de woorden "onverminderd, in deze beide gevallen van het recht dat aan de eigenaars van het schip toekomt krachtens het § 2 van artikel 46" geschrapt".

Artikel 18.

De inhoud van deze bepaling zou in twee artikelen, niet in twee paragrafen, moeten worden onderverdeeld.

De volgende teksten worden voorgesteld :

"Artikel 18.-

Artikel 167, tweede lid, van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt opgeheven.

Artikel ... .-

Artikel 569, 19°, in het Gerechtelijk Wetboek ingevoegd bij de wet van 20 juli 1976, wordt opgeheven".

.../...

Artikel 19.

Het is zaak van de Regering en van de wetgever te oordelen of de voorgenomen coördinatie niet meer moet omvatten dan in artikel 19 is bepaald. Hoe dan ook, de machtiging welke het ontwerp aan de Koning wil verlenen om in de te coördineren bepalingen "met het oog op vereenvoudiging, de nodige wijzigingen" aan te brengen, is veel te ruim om aanvaardbaar te zijn. Het artikel zou als volgt kunnen worden geredigeerd :

"Artikel ... .-

De Koning kan de nog geldende wetsbepalingen betreffende de zeescheepvaart en de binnenscheepvaart, alsook de bepalingen waardoor zij op het tijdstip van de coördinaties uitdrukkelijk of impliciet zijn gewijzigd, volledig of gedeeltelijk coördineren.

Daartoe kan Hij :

1° de volgorde, de nummering van de te coördineren bepalingen en in het algemeen de teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzingen die voorkomen in de te coördineren bepalingen met de nieuwe nummering overeenbrengen;

3° zonder afbreuk te doen aan de beginselen welke in de te coördineren bepalingen zijn vervat, de redactie ervan wijzigen, ten einde ze onderling te doen overeenstemmen en eenheid in de terminologie te brengen;

4° de Nederlandse tekst vaststellen van de bepalingen die opgenomen zijn in de coördinatie en die tot stand gekomen zijn vóór de inwerkingtreding van de wet van 18 april 1898 betreffende het gebruik der Vlaamse taal in de officiële bekendmakingen".

.../...

Artikel 20.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel ... .-

De Koning bepaalt de data waarop de artikelen 2 tot 20 in werking treden".

La chambre était composée de

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Etat,
Ch. HUBERLANT, staatsraden,

C. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation,

L. MATRAY, assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : M. VAN GERREWEY, greffier assumé.
Mevrouw : toegevoegd griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. E. FALMAGNE, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. E. FALMAGNE, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. VAN GERREWEY. P. TAPIE.