

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elke Zondag

Abonnementsprijs : 400 fr. per jaar

Postcheckrekening N^o 3185.22

Beheer en Redactie : Mr René VICTOR, Justitiestraat, 21, Antwerpen

Plechtige openingszitting van de Vlaamse Conferentie der Balie bij het Hof van Beroep te Gent op Zaterdag, 24 October 1953

MEN KAN AAN DE ZEE NIET MEER VERLIEZEN DAN MEN HAAR HEEFT TOEVERTROUWD

Rede uitgesproken door Mr Karel MOORS

Voor België, dat in Antwerpen een werelddhaven bezit, en dat er te Gent een tweede kan krijgen, indien de reeds zolang in het vooruitzicht gestelde werken aan de sluis te Ternuezen eindelijk uitgevoerd worden, is het natuurlijk van groot belang, dat een degelijk en internationaal-uniform zeerecht tot stand komt. Het is dan ook verheugend te noemen, dat men in België het eerst de gedachte heeft opgevat, om in 1885 te Antwerpen, ter gelegenheid van de aldaar gehouden wereldtentoonstelling, een internationaal congres bijeen te roepen, met het doel de mogelijkheid te onderzoeken om eenheid te brengen in de verscheidenheid van nationale wetgevingen op het gebied van het zeerecht. Dit congres is gevolgd geworden door een lange reeks internationale conferenties, die ook nu nog hun werkzaamheden voortzetten, en die reeds geleid hebben tot een aantal zeer belangrijke verdragen, zoals degene ondertekend te Brussel op 25 Augustus 1924 en op 10 April 1926. België, waarvan de vertegenwoordigers in deze conferenties een voor-aanstaande rol gespeeld hebben, stelde er prijs op om telkens als een van de eerste der deelnemende landen zijn nationale wetgeving met de bepalingen van deze verdragen in overeenstemming te brengen.

* * *

De besprekingen gevoerd in de schoot van deze Conferenties van het Zeerecht beoogden o.m. een internationaal-uniforme oplossing te vinden voor het vraagstuk van de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen. Deze beperkte aansprakelijkheid bestond oorspronkelijk hierin, dat de eigenaar van het schip zich door het abandon, d.w.z. door de afstand van het schip en de vracht, kon bevrijden van elke verplichting tot vergoeding van de schade, veroorzaakt door de fouten die zijn kapitein of de leden

van de bemanning van het schip in de uitoefening van hun bediening begaan hadden, en van de nakoming van de overeenkomsten die zijn kapitein als dusdanig gesloten had.

Deze eigenaardige beschikking van het zeerecht, die de rederijen met een soort onschendbaarheid van ongemeen belang bekleedt, is een van die typische instellingen van het handelsrecht, ingegeven door de noodwendigheden van de scheepvaartpraktijk, die in het modern zeerecht behouden bleef, steeds met het oog op het bereiken van hetzelfde praktische resultaat, als datgene dat men reeds bij het ontstaan van dit recht wilde verwezenlijken.

Men heeft de oorsprong van de abandon soms willen vastknopen aan de « noxae deditio » van het Romeins Recht (1), een instelling, waarbij het aan het slachtoffer van een onrechtmatige daad, gepleegd door een slaaf of een dier, toegelaten was te vragen dat de *pater familias*, onder wiens macht de dader zich bevond, hem deze dader zou uitleveren, met het oog op de uitoefening van zijn recht op persoonlijke wraakneming (2). Het recht van de scheepseigenaar, om zich van zekere schulden te bevrijden door abandon, heeft echter niets gemeens met de « noxae deditio ». Deze afstand immers, alhoewel hij practisch de *pater familias* bevrijdde van alle aansprakelijkheid wegens de feiten die ten laste van zijn slaaf of van zijn dier gelegd werden, had niet tot doel zijn aansprakelijkheid te beperken. Wel integendeel, door deze afstand, die slechts een modaliteit was om het gekrenkte recht van het slachtoffer te herstellen, werd dit slachtoffer als volledig vergoed aangezien, voor alle welkdanige schade die hem toegebracht werd (3). Trouwens, het Romeins Recht verleende aan de schuldeisers van de verbintenissen aangegaan door de kapitein (de « magister »), de « actio exercitoria » tegen de reder (de

«exercitor navis») (4), en deze laatste was burgerlijk aansprakelijk voor de delicten gepleegd door de leden van de bemanning van zijn schip; in deze beide gevallen was de reder in onbeperkte mate gehouden (5).

De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar schijnt veeleer haar oorsprong te vinden in de scheepvaartgebruiken die zich na de val van het Romeinse Rijk in het Westelijk deel van het Middellandse Zeegebied ontwikkelden. Daar waar de overzeese handel onder het Romeins Keizerrijk een schitterende bloeiperiode gekend had, was de zeevaart na de val dan dit Rijk, tengevolge van de veroveringstochten van de Sarazenen en de Noormannen en van het toenemen van de zeeroverij, zeer onzeker en gevaarlijk geworden. Daar in die omstandigheden niemand nog belangrijke kapitalen aan de scheepvaart durfde te wagen, verdwenen stilaan de grote kapitalistische scheepvaartbedrijven, die vroeger gewoonlijk door één enkele persoon uitgebaat werden. Men wilde het risico dat aan de scheepvaart verbonden was, verminderen en verdelen door enerzijds, de omvang van de bedrijven in te krimpen, en door, anderzijds, de uitbating ervan op coöperatieve basis in te richten. Daarenboven bracht ook de verspreiding van het christendom een belangrijke evolutie teweeg in de uitbating van de scheepvaartbedrijven, doordat men onder invloed van deze nieuwe leer het gebruik van slavenarbeid stilaan ging vervangen door het aanwenden van vrije arbeidskrachten (6).

Alhoewel in deze gewijzigde toestand het Romeins Recht theoretisch van kracht bleef, ontwikkelden zich in de praktijk weldra overal afwijkende plaatselijke gebruiken. Sommige daarvan werden opgenomen in de zogenaamde *Nomos Rhodiön Nautikos*, een tekst van de achtste eeuw, die zich aankondigde als een verzameling van het in die tijd vermaarde zeerecht van het eiland Rhodos. Het is in deze teksten dat er voor het eerst sprake is van de *koinônia*, een nieuwe vorm van maatschap, waarin al de bij een bepaalde zeereis belanghebbende partijen zich verenigden, met het doel de bij die reis verwezenlijkte winsten of geleden verliezen te delen.

Deze vorm van maatschap is nauw verwant met een andere overeenkomst, de «colonna», die men in haar zuiverste vorm terugvindt in het zeerecht van Amalfi.

Zowel in de «koinônia» als in de «colonna», waren al de personen die in om het even welke hoedanigheid de zeereis meemaakten, in de overeenkomst van maatschap betrokken. Daarbij hoorden namelijk naast de scheepseigenaar (die gewoonlijk tevens reder en kapitein was), ook de aan boord meereizende bevrachters en zelfs de leden van de bemanning van het schip. Deze overeenkomst werd gesloten voor één of meerdere welbepaalde reizen. De maatschap had een vermogen dat onderscheiden was van dit van haar leden, en dat samengesteld was uit, enerzijds, de inbrengen van de partijen (d.w.z. het schip, de lading en het werk gepresteerd door de kapitein), en, anderzijds, de opbrengst van de onderneming. Voor de schulden van de columna kon naast de vennoot-zaakvoerder, functie die gewoonlijk waargenomen werd door de kapitein, slechts het vermogen van de columna aangesproken worden (7).

De vennoten van de scheepseigenaar-kapitein stonden hier dus slechts in beperkte mate in voor de handelingen van de kapitein en voor de verbintenissen die hij aangegaan had.

In de verdere ontwikkeling van de «colonna»-overeenkomst werden de leden van de bemanning van het schip uit de overeenkomst van maatschap gesloten, terwijl deze tussen de andere belanghebbenden bij de

zeereis bleef bestaan. De «colonna» werd op haar beurt geleidelijk verdrongen door het «commenda»-contract, dat oorspronkelijk een overeenkomst was waarbij iemand goederen ter beschikking stelde van een mede-contractant om er handel mee te drijven, onder last voor deze laatste, de daaruit ontstane winsten te delen. Deze vorm van contract werd voor het eerst aangetroffen in de 11^{de} eeuw, in het zeerecht van Venetië.

Aanvankelijk was het slechts koopwaar die het voorwerp uitmaakte van een dergelijke overeenkomst, en deze koopwaar werd gewoonlijk door kooplieden in «commenda» gegeven aan andere kooplui, die met de goederen de reis aan boord van het schip meemaakten. In de latere middeleeuwen echter, wanneer het de gewoonte werd dat de scheepseigenaar en de kooplieden het schip niet meer vergezelden, werd het tevens gebruikelijk dat de eigenaar het schip en de koopwaar aan de kapitein alléén toevertrouwde; die dan met die goederen voor gemeenschappelijke rekening, maar in persoonlijke naam, handel dreef. Het was dan ook vanzelfsprekend dat de scheepseigenaar enige zekerheid wenste te hebben, dat zijn kapitein zich op degelijke en zorgvuldige wijze van zijn taak zou kwijten. Dit doel kon hij op een zeer eenvoudige manier bereiken, nl. door het schip en de lading in «commenda» te geven aan de kapitein, die daardoor deelgenoot werd in de winsten en verliezen van de reis, en die zich dan ook gaarne inspande om zijn opdracht tot een goed einde te brengen.

De aansprakelijkheid van de in de scheeps-commenda betrokken partijen, verschilt niet van degene van de partijen in een gewone «commenda»-overeenkomst. De kapitein-zaakvoerder was namelijk persoonlijk en onbeperkt aansprakelijk, zowel tegenover zijn opdrachtgevers voor de zorgvuldige uitvoering van het contract, als tegenover de derden, met wie hij steeds in persoonlijke naam handelde. Naast het persoonlijke vermogen van de kapitein kon echter door de derden ook het «commenda»-vermogen, d.i. het schip en de vracht, aangesproken worden; en het was dan ook daardoor dat de scheepseigenaar, in zijn hoedanigheid van vennoot van de kapitein, in beperkte mate verbonden werd door de handelingen die de kapitein in zijn persoonlijke naam gesteld had (8).

Nadat het aanwenden van de vorm van het «commenda»-contract uit de gebruiken van het zeerecht verdwenen was, bleef men niettemin aannemen dat de kapitein slechts het zeevermogen van de scheepseigenaar (d.i. alles wat deze ten tijde van de commenda bij deze overeenkomst van maatschap inbracht) kon verbinden. De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, die aanvankelijk logischerwijze voortvloeyde uit de bijzondere vorm van het «commenda»-contract, bleef dus bestaan als zelfstandig principe, ook nadat de gebruiken waaraan het zijn ontstaan te danken had, verdwenen waren.

Het beginsel van de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar werd voor het eerst door het «Consolato del Mare», een codificatie van zeegebruiken, die waarschijnlijk in de 14^{de} eeuw te Barcelona ontstond en die kracht van wet bezat (9), in twee bijzondere gevallen toegepast. In het reglement van Valencia (1343) daarentegen, werd de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar als principe geformuleerd. In de opvatting van dit reglement was het nieuwe beginsel een werkelijke afwijking van de regel die in onze huidige wetgeving door artikel 8 van de Hypotheekwet bekrachtigd wordt, en luidens dewelke al wie persoonlijk verbonden is, met al zijn roerende en onroerende goederen, instaat voor het nakomen van zijn verbintenissen. Het reglement van

Valencia bepaalde immers uitdrukkelijk, dat de deelgenoten in een schip slechts aansprakelijk waren op hun aandelen in dit schip en dat de kapitein niet het recht had hun landvermogen te verbinden. Aldus geformuleerd gaf dit principe de juiste weerspiegeling van de toestand van de scheepseigenaar die zijn schip in « commenda » gegeven had. In de « commenda »-overeenkomst kon inderdaad de kapitein, vermits hij slechts in persoonlijke naam optrad, alleen zijn persoonlijk vermogen en het « commenda »-vermogen, dat voor de derden niet van zijn persoonlijke patrimonium te onderscheiden was, verbinden.

Het beginsel dat zich aldus in de scheepvaartgebruiken van het Middellandse Zeegebied ontwikkeld had, verspreidde zich stilaan in de streken gelegen langs de Oceaan, de Noordzee en de Baltische Zee. En tenslotte werd de regel « dat men aan de zee niet meer verliezen kan dan men haar toevertrouwde », een axioma van het zeerecht, dat overal — behalve in Engeland, waar het nooit volledig ingeburgerd raakte — ingang gevonden had.

De scheepvaartgebruiken van West- en Noord-Europa aanvaardden het nieuwe beginsel echter slechts mits twee belangrijke beperkingen. Inderdaad, daar waar in het Zuiden de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar beperkt was, zowel ten aanzien van de verbintenissen ontstaan uit handelingen en fouten van de kapitein, als voor degene ontstaan uit de overeenkomsten die hij afgesloten had, wilde men in het Noorden daarentegen deze beperking enkel aanvaarden, voor de aansprakelijkheid die haar oorsprong vond in de fouten begaan door de gezagvoerder van het schip.

Bovendien, indien in het Zuiden de beperking van aansprakelijkheid een automatisch gevolg was van het feit, dat de scheepseigenaar bij het uitbaten van de scheepvaartonderneming slechts zijn zeevermogen verbond, dan verleende men in het Noorden aan de eigenaar alleen de faculteit om zich van zijn zeeschulden te bevrijden door « abandon te doen » van zijn zeevermogen. In het Noorden bleef de scheepseigenaar dus in onbeperkte mate gehouden door de verbintenissen ontstaan uit de fouten of overeenkomsten van zijn kapitein, zolang hij niet uitdrukkelijk te kennen gegeven had, dat hij zijn aansprakelijkheid wenste te beperken door afstand te doen van zijn zeevermogen ten bate van zijn schuldeisers. En het was alleen tengevolge van deze uitdrukkelijke afstand, dat zijn vermogen zich ging splitsen in een zee- en landvermogen.

Het principe dat zich aldus uit de scheepvaartgebruiken van de middeleeuwen ontwikkeld had, werd tenslotte definitief door de wet bekrachtigd, in de Zeeverordening van Lodewijk XIV van 1681 (11). Deze wettekst beschouwde de splitsing van het zee- en landvermogen van de scheepseigenaar, daarin aansluitend bij de opvatting die in West- en Noord-Europa ingang gevonden had, als een loutere faculteit. Dit blijkt zeer duidelijk uit de termen waarin deze verordening zich uitdrukte (12).

De bewoordingen van de ordonnantie waren echter niet meer zo ondubbelzinnig, waar het er op aan kwam uit te maken of de scheepseigenaar door het abandon zijn aansprakelijkheid kon beperken voor alle schulden van de kapitein, d.w.z. zowel voor degene die hun oorsprong vonden in zijn fouten, als voor degene die het gevolg waren van de overeenkomsten die hij aangegaan had. In het Zuiden, waar men zeer gunstig gestemd was om de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te beperken, begreep men de verordening natuurlijk in haar meest ruime betekenis, terwijl men in het Noorden begrijpelijkerwijze vast-

hield aan de aldaar bestaande opvatting, dat het abandonrecht slechts kon uitgeoefend worden voor de schulden, ontstaan uit de fouten van de kapitein (13).

Het Franse Wetboek van Koophandel van 1808 vergenoegde zich ermee, in artikel 216 (14), de tekst van de verordening van Lodewijk XIV over te nemen; zodat, na het van kracht worden van dit wetboek, de betwisting bleef voortbestaan (15). Daar waar de hoven en rechtbanken in België en Frankrijk het artikel 216 van het Wetboek van Koophandel over het algemeen in de ruime zin interpreteerden, weigerde het Franse Hof van Verbreking in drie opeenvolgende arresten (16) deze zienswijze te aanvaarden. Tengevolge van deze rechtspraak kwamen de Franse scheepvaartkringen in beroering en de Franse wet van 1841 wijzigde de bepaling van artikel 216 in die zin, dat de scheepseigenaar voortaan van de beperkte aansprakelijkheid genoot voor om het even welke schuld van de kapitein. Een arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 28 Mei 1849 (17), gaf aan artikel 216 van het Wetboek van Koophandel dezelfde beperkte betekenis als degene die het Franse Hof er vóór de wet van 1841 aan gegeven had. Nu was het de beurt aan de Belgische scheepvaartkringen om hun invloed in de weegschaal te werpen, en in 1855 stemden de Belgische Kamers een wet, waardoor men de wijzigingen die in 1841 aan de Franse wet gebracht werden, ook in België doorvoerde (18).

* * *

Naast België en Frankrijk, namen nagenoeg alle andere landen het principe van de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in hun wetgeving op. Indien er aldus een volstrekte eensgezindheid bestond over het beginsel zelf, dan huldigde men niettemin de meest uiteenlopende opvattingen over de grondslag en de uitgebreidheid van het abandonrecht, en over de wijze waarop het practisch moest ingericht worden. De verschillende wetgevingen die het principe aanvaard hadden, waren bij de practische uitwerking ervan ieder van hen te werk gegaan op de wijze die het best paste in het kader van hun nationale rechtsopvattingen. In de verscheidenheid van interne wetgevingen die aldus tot stand kwam, waren hoofdzakelijk drie soorten stelsels te onderscheiden.

In de eerste plaats was er het Franse stelsel, dat ook het onze was, waarin de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar verwezenlijkt werd door het abandon in de eigenlijke zin van het woord. De scheepseigenaar kon zich volgens dit stelsel van alle aansprakelijkheid voor de schadelijke gevolgen van de fouten door zijn kapitein begaan, alsmede voor deze spruitend uit de verbintenissen die de gezagvoerder van zijn schip aangegaan had, bevrijden door ten bate van zijn schuldeisers afstand te doen van het schip en de vracht. De scheepseigenaar was in dit stelsel dus persoonlijk aansprakelijk, en hij stond met al zijn goederen in voor de nakoming van de verbintenissen van de kapitein. Hij kon echter door het abandon een splitsing van zijn patrimonium in een zee- en een landvermogen teweeg brengen en daardoor kon hij zijn aansprakelijkheid tot zijn zeevermogen beperken. En het is in die zin dat men in het Franse stelsel terecht kon zeggen, dat de kapitein slechts het zeevermogen van de eigenaar van het schip kon verbinden (19) en dat deze laatste aan de zee niets méér kon verliezen, dan wat hij haar toevertrouwd had.

Helemaal anders was de Engelse opvatting, volgens dewelke de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, voor de schulden ontstaan uit het *zee-avontuur*, zich

beperkte tot een bedrag dat door de wet op forfaitaire wijze vastgesteld was op 8 pond sterling per eenheid van de tonnemaat van het schip; bedrag, dat voor de vergoeding der schade ontstaan uit lichamelijke letsels, nog met zeven pond sterling moest vermeerderd worden. Het Engelse stelsel kende dus het onderscheid tussen het zee- en het landvermogen niet. De scheepseigenaar was steeds persoonlijk aansprakelijk en stond, tot beloop van het forfaitair vastgesteld maximum, met al zijn goederen in voor de nakoming van de verbintenissen van de kapitein. Waar men in Engeland eerst zeer laat aannam dat de scheepseigenaar een beperking van aansprakelijkheid kon genieten ⁽²⁰⁾, aanvaardde men tevens deze beperking slechts voor de schade veroorzaakt door de fouten van de kapitein of van een lid van de bemanning, en men weigerde daarenboven de aansprakelijkheid van de 'scheepseigenaar' te verbinden aan het lot van het schip; in deze zin, dat naar Engels recht, de scheepseigenaar per schadegeval aansprakelijk kon gesteld worden binnen de bij de wet bepaalde grenzen en dit ongeacht de toestand waarin het schip na de feiten verkeerde.

Volgens de Duitse en Scandinavische stelsels tenslotte, was de aansprakelijkheid van de schepseigenaar reëel. Het was niet de scheepseigenaar, maar wel het schip zelf dat als het ware verantwoordelijk was. De eigenaar was slechts gehouden «ob rem», omdat hij eigenaar was, en hij was het dan ook slechts binnen de perken van dit eigendomsrecht ⁽²¹⁾.

Men heeft wel eens beweerd dat het Franse, het Duitse en het Engelse stelsel in de grond identiek waren; omdat zij in de praktijk tot hetzelfde resultaat kwamen ⁽²²⁾. Dit is echter niet helemaal juist. Deze stelsels hadden weliswaar met elkaar gemeen, dat zij allen de aansprakelijkheid, technisch wellicht beter de verhaalsaansprakelijkheid van de scheepseigenaar beperkten, doch zij verschilden grondig voor wat betreft de methode die gebruikt werd om deze beperking van aansprakelijkheid praktisch te verwezenlijken. Volgens het Engelse stelsel was inderdaad de scheepseigenaar aansprakelijk op zijn gehele vermogen, doch slechts tot beloop van een bepaald bedrag der schuld. Volgens de Franse en Duitse stelsels daarentegen kon de inschuld, ten aanzien van dewelke de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar beperkt was, slechts verhaald worden op zijn zeevermogen, terwijl zijn landvermogen tegen elk verhaal gevrijwaard was. Het verschil tussen deze stelsels ligt dus hierin, dat, volgens het ene de inschuld slechts kon verhaald worden op een vermogen dat beperkt was naar de omvang, terwijl, volgens het andere, het verhaal slechts kon uitgeoefend worden op een bepaald deel van een vermogen ^(22bis). Naar Engels recht behield de schuldeiser dus altijd een verhaal tegen de scheepseigenaar, welke ook het lot was van het schip; terwijl naar Franse en Duitse opvatting de schuldeiser geen de minste verhaalsmogelijkheid overhield, wanneer het bepaald deel van het vermogen van de scheepseigenaar waarop hij zijn inschuld kon verhalen — d.i. nl. het schip — verloren gegaan was.

* * *

Een dergelijke verscheidenheid van stelsels was, dat is licht te begrijpen, niet van aard om het vlotte verloop van de handelsverrichtingen in de hand te werken. Op het einde van de vorige eeuw is men zich dan ook werkelijk gaan inspannen om de verschillende nationale systemen met elkaar te verzoenen. De moeizame pogingen die in die richting aangewend werden, vonden tenslotte hun bekroning in het Verdrag dat

op 25 Augustus 1924 te Brussel gesloten werd. Dit Verdrag werd uit naam van 24 Staten ondertekend, het werd echter slechts door 12 daarvan, waaronder België en Frankrijk, bekrachtigd. Andere Staten hebben hun interne wetgeving in overeenstemming gebracht met de bepalingen van dit verdrag, maar enkele grote maritieme mogendheden, waaronder de Verenigde Staten van Amerika, Groot-Brittannië, Nederland en Italië, hebben hun nationale wetgeving slechts gedeeltelijk aan de bepalingen van dit verdrag aangepast. Dit feit is des te betreurenswaardiger, daar Groot-Brittannië en de Verenigde Staten van Amerika juist de twee belangrijkste maritieme mogendheden van de wereld zijn ⁽²³⁾.

De bepalingen van ons Wetboek van Koophandel werden door de wet van 28 November 1928 in overeenstemming gebracht met de bepalingen van het Verdrag van Brussel. Deze wettelijke beschikkingen, die tot op heden ongewijzigd gebleven zijn, organiseren de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar volgens een stelsel dat een compromis uitmaakt tussen het abandon in natura, zoals dit vroeger bekend was in het zeerecht van het Europese Vasteland, en de forfaitaire beperking van aansprakelijkheid van het Engelse recht ⁽²⁴⁾. De Belgische wet verleent inderdaad aan de scheepseigenaar het recht zijn aansprakelijkheid te beperken tot een bedrag dat de waarde van het schip vertegenwoordigt. Daar de wet van 1928 dus de reële afstand van het schip afschafte ⁽²⁵⁾, bestaat in ons recht, en in dat van al de staten die hun interne wetgeving aanpasten aan de bepalingen van het Verdrag van Brussel, het «abandon» in de eigenlijke zin van het woord niet meer, evenmin trouwens als het onderscheid tussen zee- en landvermogen. De scheepseigenaar is in de huidige stand van onze wetgeving persoonlijk aansprakelijk voor zijn zeeschulden, hij staat in principe met al zijn goederen in voor de betaling ervan. Het is hem onmogelijk geworden zijn landvermogen door een reëel abandon of een abandon in natura tegen een verhaal van zijn schuldeisers te vrijwaren ⁽²⁶⁾, maar hij kan zijn aansprakelijkheid beperken tot de waarde van zijn schip.

Volgens de termen van de Belgische wet ⁽²⁷⁾ is het de eigenaar van het schip die aansprakelijk is voor de schadelijke gevolgen van de fouten begaan door de kapitein of het scheepsvolk, en die instaat voor de nakoming van de overeenkomsten die de kapitein in de uitoefening van zijn bediening aanging. Het is ook de eigenaar die de beperkte aansprakelijkheid geniet. De eigenaar is nochtans niet steeds de uitbater van het schip; hij kan namelijk onder meer zijn schip ter beschikking stellen van een reder-bevrachter, die het uitrust en bemant, en het voor eigen rekening uitbaat. Men heeft zich de vraag gesteld of in een dergelijk geval de reder-bevrachter óók de beperkte aansprakelijkheid kon genieten. De auteurs en de rechtspraak beantwoorden deze vraag, waarop ik hier niet nader zal ingaan, doorgaans en terecht bevestigend ⁽²⁸⁾.

De wet somt op beperkende wijze — maar in overigens zeer ruime termen — de schuldvorderingen op ten aanzien waarvan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken. Daaronder zijn er zowel die hun oorsprong vinden in fouten begaan door de kapitein of door andere personen in dienst van het schip, als schuldvorderingen die ontstaan zijn uit overeenkomsten gesloten door de kapitein. Dit is trouwens één van de redenen waarom Groot-Brittannië en de Verenigde Staten van Amerika tenslotte geweigerd hebben het Verdrag van Brussel van 1924 te bekrachtigen. Naar Engelse en Amerikaanse opvatting kon

de scheepseigenaar zich inderdaad slechts beroepen op de beperking van zijn aansprakelijkheid, voor een onrechtmatig doen of laten van zijn kapitein, en kon hij het daarentegen niet voor de verbintenissen uit overeenkomsten die de kapitein als dusdanig aangegaan had ⁽²⁹⁾.

De scheepseigenaar kan, ten aanzien van de in de wet opgesomde schuldvorderingen, de beperkte aansprakelijkheid niet genieten voor de schuldvorderingen die hun oorzaak vinden in zijn persoonlijke handelingen of fouten. In weerwil van de tegenovergestelde mening die daaromtrent door sommige auteurs gehuldigd wordt ⁽³⁰⁾, lijkt het ook niet twijfelachtig dat, althans in principe, de scheepseigenaar zich evenmin door het abandon kan bevrijden van de nakoming van de verbintenissen uit overeenkomst die hij zelf aangegaan heeft, of die met zijn medeweten en instemming gesloten werden. Deze oplossing strookt niet alleen met de traditionele opvatting van het abandonrecht ⁽³¹⁾, zij blijkt evenzeer overeen te stemmen met deze van de wetgever van 1928 ⁽³²⁾, als met deze die naar voor gebracht werd tijdens de besprekingen gevoerd in de schoot van de Internationale Conferenties van het Zeerecht ⁽³³⁾.

Het bedrag, tot beloop van hetwelke de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken, moet de waarde van het schip en zijn toebehoren, vermeerderd met de vracht, vertegenwoordigen ⁽³⁴⁾. De waarde die hiervoor in aanmerking komt, is, in principe, diegene die het schip heeft bij het einde van de reis. Indien zich gedurende één en dezelfde reis meerdere ongevallen voordoen, waardoor het schip progressief in waarde vermindert, dan worden er zoveel afzonderlijke massa's gevormd als er ongevallen geweest zijn en de minderwaarde die het schip bij een later ongeval opliep, is zonder invloed op het bedrag waarvoor de scheepseigenaar kan aangesproken worden voor de schuldvorderingen, ontstaan uit een vroeger ongeval ⁽³⁵⁾.

Onder de toebehoren van het schip, die in aanmerking moeten genomen worden voor de berekening van de abandonwaarde, verstaat de wet alleen de vergoedingen die aan het schip verschuldigd zijn wegens de stoffelijke schade die het leed sedert de aanvang van de reis, en die nog niet hersteld werd. Uitkeringen wegens verzekeringen, of subsidiën van het land onder wiens vlag het schip vaart, zijn, aldus de wet, niet als toebehoren van het schip te beschouwen ⁽³⁶⁾. De vracht wordt forfaitair berekend aan 10 % van de waarde die het schip had bij de aanvang van de reis, onverschillig of het schip in feite al dan niet een vracht verdiende ⁽³⁷⁾.

Voor de eerste vijf der acht categorieën van schuldvorderingen die volgens de wet aanleiding kunnen geven tot abandon, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid naar zijn keuze beperken, hetzij tot de abandonwaarde berekend zoals we zoëven uiteengezet hebben, hetzij tot een bedrag dat forfaitair vastgesteld wordt op 1.400,— frank per eenheid tonnemaat van het schip ⁽³⁸⁾. Door deze bepaling heeft het Verdrag van Brussel het Engelse forfaitaire stelsel aan de stelsels van het Europese vasteland gekoppeld. Door dit compromis beoogde men, het Verdrag van Brussel voor Engeland en Amerika aanvaardbaar te maken. Zoals daarstraks reeds gezegd werd, hebben deze goedbedoelde pogingen echter niet het verhoopte resultaat opgeleverd.

Een andere innovatie die bij de wet van 1928 in ons recht ingevoerd werd, ook met het oogmerk de vastelandsstelsels met de Engelse opvatting te verzoenen, is, dat voor de vergoeding van schade, veroorzaakt

door de dood of lichamelijke letsels, de scheepseigenaar boven de grenzen waarvan zoëven sprake was, en ongeacht het lot dat in feite het schip onderging, nog aansprakelijk is tot beloop van 1.400,— frank per eenheid tonnemaat van het schip. Reeds bij de bespreking van de wet van 1908 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers had de heer Standaert in een merkwaardige tussenkomst het invoeren van een dergelijke bepaling aangeprezen als een onontbeerlijk correctief van een al te vergaande beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ⁽³⁹⁾. Zijn voorstel werd toen echter door de andere sprekers als een al te grote last voor de scheepvaart van de hand gewezen ⁽⁴⁰⁾. Twintig jaar later evenwel, bij de bespreking van de wet van 1928, heette het, dat dezelfde hervorming moest aangenomen worden om motieven van eenvoudige menselijkheid ⁽⁴¹⁾.

Het Verdrag van Brussel, waarvan de bepalingen zo juist uiteengezet werden, had alleen betrekking op de zeescheepvaart. Bij de wet van 28 November 1928 werden in België deze bepalingen, mits enkele aanpassingen, ook toepasselijk verklaard op de binnenscheepvaart. Zo is de eigenaar van een binnenschip niet gehouden een supplement te betalen voor de vergoeding van de schade, ontstaan door aantasting van lijf en leven. De forfaitaire abandonwaarde, in de gevallen waarin zij geldt als maximum-bedrag van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, wordt voor binnenschepen berekend op 500,— frank per metrieke ton inhoud, van het schip; en de vracht verdiend door een binnenschip, wordt berekend aan 5 % van de waarde van het schip bij de aanvang van de reis ⁽⁴²⁾.

* * *

Het stelsel van de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, zoals wij het in onze huidige wetgeving kennen, leidt in zijn toepassing tot gevolgen die, om het met een euphemisme te zeggen, voor oningewijden soms verrassend moeten lijken. Nemen we bijvoorbeeld het niet denkbeeldig geval, waarin een schip van slechts geringe tonnemaat, door een aanvaring de ondergang zou veroorzaken van een van die schepen, die men in persstijl «oceanreuzen» pleegt te noemen. De eigenaar van het aanvarend schip kan zich in een dergelijk geval, door betaling van de waarde van zijn gehavend en minderwaardig vaartuig, bevrijden van de verplichting om de enorme schade te vergoeden die zijn schip in feite veroorzaakte.

De uitoefening van het abandonrecht lijkt echter tot bepaald onaannemelijke gevolgen te leiden, wanneer het aanvarend vaartuig samen met het aangevaren schip vergaat en voor altijd in de onmetelijke diepte van de Oceaan verdwijnt. Inderdaad, ook in dit geval kan de aansprakelijke eigenaar zich van al zijn verplichtingen kwijten, met uitzondering van degene om de schade spruitend uit lichamelijke letsels te vergoeden, door afstand te doen van... het bedrag dat de waarde vertegenwoordigt van zijn reddeloos verloren schip. De aanspraakgerechtigden behouden dus in dit geval geen de minste verhaalsmogelijkheid, terwijl de aansprakelijke scheepseigenaar van zijn kant bij zijn verzekeringsmaatschappij ongehinderd het verzekerde kapitaal kan gaan opstrijken.

Ondanks dit alles zijn de auteurs die de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar behandelden, het er allen over eens, dat het abandon in de scheepvaartpraktijk volstrekt onmisbaar is, en dat deze instelling, ver van buitensporig te zijn, in het zeerecht een volkomen normaal verschijnsel is ⁽⁴³⁾.

Sommigen zien er zelfs niet eens meer een afwijking in van het gemeen recht (44).

Men getuigt echter niet meer van dezelfde eensgezindheid, wanneer het er op aan komt de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te rechtvaardigen.

Zoals daarstraks reeds gezegd werd, was oorspronkelijk de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip een logisch gevolg van het feit, dat de kapitein in de uitvoering van de «commenda»-overeenkomst slechts de inbrengen van zijn «stille» medevennoten — waaronder de eigenaar van het schip — kon verbinden.

In het meer moderne zeerecht evenwel, wanneer de kapitein niet langer als de vennoot van de scheepseigenaar optrad, maar integendeel dezès aangestelde en lasthebber geworden was, moest men naar andere gronden gaan uitzien om het behoud van de instelling van de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te motiveren. In deze gewijzigde omstandigheden moest inderdaad, naar de regelen van het gemeen recht, de scheepseigenaar onbeperkt aansprakelijk zijn voor al de schadelijke gevolgen van de fouten die de kapitein en de leden van de bemanning, zijn aangestelden, ter gelegenheid van de uitoefening van hun bediening begaan hadden; en moest hij tevens zonder de minste beperking verbonden zijn door de verbintenissen die zijn kapitein-lasthebber, binnen de perken van het hem verleende mandaat, aangegaan had (46).

De auteurs die halsstarrig weigerden in het abandon te zien wat het in feite geworden was, namelijk een gunstmaatregel waarmede men beoogde de bloei en de ontwikkeling van de scheepvaart in de hand te werken, hebben werkelijk alle mogelijke en onmogelijke pogingen aangewend, om deze instelling in een juridisch-harmonische constructie te verwerken.

Aanvankelijk meende men het abandon te kunnen rechtvaardigen door zekere bijkomende aspecten van de rechtsverhouding, die, bij de uitbating van het schip, tussen de scheepseigenaar en de kapitein tot stand komt. Inderdaad, redeneerde men, indien naar het gemeen recht de patroon burgerlijk aansprakelijk is voor zijn aangestelden, dan is hij dit slechts omdat men veronderstelt dat hij een persoonlijke fout beging bij de keuze van zijn aangestelden of in het toezicht dat hij over hen uitoefende. Deze aansprakelijkheid is derhalve slechts denkbaar, indien de patroon zijn aangestelden werkelijk vrij kiest en indien hij tevens een daadwerkelijk toezicht over hen kan uitoefenen. De scheepseigenaar echter, betoogde men verder, geniet bij de keuze van zijn kapitein slechts een betrekkelijke vrijheid; vermits de wet hem verplicht, de gezagvoerder voor zijn schip te kiezen onder personen die houder zijn van het voorgeschreven brevet (47). Bovendien, voegde men daaraan toe, wordt de scheepseigenaar soms aansprakelijk gesteld voor een kapitein die hij niet zelf gekozen heeft. Wanneer immers de kapitein overlijdt of wegens ziekte of om enige andere reden de aangevangen reis niet kan voleindigen, dan wordt in zijn vervanging voorzien hetzij door de vroegere kapitein, hetzij door de consul van het land onder wiens vlag het schip vaart. Ook gebeurt het, dat in geval van ramp, de reddingswerken door de consul zelf geleid worden (48).

De scheepseigenaar verkeert trouwens, argumenteerde men nog, zowel ten aanzien van de feiten als ten aanzien van het recht in de meest volstreckte onmogelijkheid om een doelmatige leiding te geven aan de kapitein. Deze is immers, enerzijds, in de uitoefening van zijn bediening van hem gescheiden door

de onmetelijk uitgestrektheid van de zeeën, terwijl hij, anderzijds, «na God de meester van zijn schip», in de technische leiding van zijn vaartuig geen bevelen te ontvangen heeft van zijn patroon.

Men meende tenslotte ook de regel, dat de scheepseigenaar slechts in beperkte mate gehouden is door de verbintenissen aangegaan door zijn kapitein-mandataris, te kunnen rechtvaardigen door zeke beschouwingen over de speciale aard van het mandaat dat de kapitein van de scheepseigenaar houdt. Men oordeelde namelijk, dat, naast het feit dat de eigenaar niet volledig vrij is in de keuze van zijn mandataris (49), ook moest in acht genomen worden dat de scheepseigenaar aan de kapitein in de uitoefening van zijn mandaat, — mandaat dat noodzakelijkerwijze volstrekt algemeen moet zijn omdat het slechts nader kan omschreven worden door de aanduiding van het te verwezenlijken doel, — willens nillens het meest ruime initiatief laten moet (50). Men vond dat het in dergelijke omstandigheden vanzelfsprekend was, dat de eigenaar niet in onbeperkte mate kon verbonden zijn door de overeenkomsten afgesloten door zijn kapitein, een mandataris die hem door de wet opgedrongen was en van wiens initiatief en ondernemingsfeest tenslotte het welslagen van de ganse onderneming afhing.

Andere auteurs poogden het abandon op grond van dezelfde beschouwingen, maar dan door een andere redenering, te rechtvaardigen. Uit het feit dat de eigenaar bij de keuze van zijn kapitein slechts een betrekkelijke vrijheid geniet, en dat het hem soms zeer moeilijk valt werkelijk leiding te geven aan zijn aangestelden, meenden deze auteurs te kunnen afleiden, dat er ten opzichte van de scheepseigenaar feitelijk geen toepassing kon gemaakt worden van de regels van het gemeen recht betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid van de patroon. Zo kwamen zij tot het alleszins verrassend besluit, dat het zeerecht afwijkt van het gemeen recht wanneer het de scheepseigenaar aansprakelijk stelt voor de handelingen van zijn kapitein, en dat het daarbij een uitzonderlijke last op de schouders van de scheepseigenaar legt. Ze meenden dat het dus ook billijk was deze aansprakelijkheid te beperken (51).

Het is echter al te duidelijk, dat men niet ernstig kan volhouden, dat de vrije keus van de scheepseigenaar beperkt wordt door het feit, dat de wet hem oplegt een kapitein te kiezen die houder is van het voorgeschreven brevet. Wel integendeel, dit voorschrift behoedt hem ervoor dat hij de verantwoordelijke functie van kapitein zou toevertrouwen aan iemand die daartoe niet de vereiste bekwaamheden of eigenschappen bezit (52). Het argument, dat de kapitein niet altijd door de scheepseigenaar gekozen wordt kan evenmin als ernstig aangezien worden; niet allen omdat het al te onredelijk ware een zo zwaarwichtige instelling als het abandon te willen motiveren door beschouwingen van volstrekt ondergeschikt belang, maar ook omdat de scheepseigenaar, wanneer hij een schip in de vaart brengt, bij voorbaat weet of moet weten, dat er zich tijdens de reis uitzonderlijke omstandigheden kunnen voordoen, waarin het noodzakelijk kan blijken de kapitein zonder zijn tussenkomst te vervangen. Hij moet derhalve geacht worden deze eventuele vervanging bij voorbaat en stilzwijgend aanvaard te hebben.

De argumenten die men destijds meende te vinden in het min of meer speciale karakter van de rechtsverhouding die de scheepseigenaar met de kapitein verbindt, hebben overigens vandaag alle werkelijke kracht verloren.

In de huidige stand van de ontwikkeling van het bedrijfsleven, is het inderdaad ook voor de patroon van een grote industriële onderneming in feite onmogelijk geworden, een daadwerkelijk toezicht uit te oefenen over ieder van de leden van zijn talrijk personeel, dat zeer dikwijls in verschillende uitbatingsetels tewerk gesteld is. Vroeger had men misschien daarbij kunnen opmerken dat de patroon van een industrieel bedrijf, in tegenstelling met de scheepseigenaar wiens kapitein de wereldzeeën doorkruist, zijn personeel met zijn onderrichtingen kan bijstaan en voorlichten. Deze opwerping heeft echter elke betekenis verloren, nu de scheepvaartbedrijven in alle havensteden vertegenwoordigd zijn door vaste agent-schappen, en nu de geweldige technische vooruitgang het de scheepseigenaar mogelijk heeft maakt, met zijn kapitein een praktisch bestendige verbinding te onderhouden.

Trouwens, nu het verkeer te land en in de lucht zich in die mate ontwikkeld heeft, dat het aan de scheepvaart nog alleen haar lagere vervoerprijzen en haar grotere vervoercapaciteit te benijden heeft, zouden al de motieven die men vroeger liet gelden om de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te rechtvaardigen, ook door de luchtvaartmaatschappijen en de ondernemingen van vervoer te land kunnen ingeroepen worden. De uitbaters van luchtvaartlijnen zijn immers ook verplicht hun toestellen toe te vertrouwen aan personen die houder zijn van het bij de wet voorgeschreven brevet (53), zoals trouwens ook de ondernemers van bezoldigd personenvervoer hun voertuigen slechts mogen laten besturen door personen die in het bezit zijn van het wettelijk voorziene getuigschrift (54). De patroon van een onderneming van vervoer te land of in de lucht is ook niet steeds bekwaam of in staat een daadwerkelijk en doelmatig toezicht uit te oefenen over het personeel dat hij met de leiding van zijn toestellen of van zijn voertuigen moet gelasten.

Er zal hier misschien tegengeworpen worden, dat de uitbaters van luchtvaartlijnen toch ook een wettelijke beperking van hun aansprakelijkheid genieten (55). De wet van 1936 beperkt inderdaad, althans naar het bedrag, de aansprakelijkheid die de houder van een luchtvaartuig kan oplopen voor de schade « veroorzaakt door een zich in de lucht bevindend vaartuig, aldus de wet, aan personen en goederen, welke zich op het aardoppervlak bevinden ». Om volledig te zijn moet men er echter aan toevoegen, dat, naast deze beperking van aansprakelijkheid naar het bedrag, de wet van 1936 de houder van een vliegtuig aansprakelijk stelt voor al de schade die zijn toestel toebrengt aan derden die zich op het aardoppervlak bevinden, onverschillig of deze schade, in feite, haar oorzaak vindt in een fout begaan door een lid van de bemanning van het vliegtuig, in de fout van een derde of in een geval van overmacht. De houder van het vliegtuig kan de aansprakelijkheid alleen van zich afwentelen, wanneer hij bewijst dat de schade veroorzaakt werd, hetzij door de intentionele fout van een passagier die in zijn toestel plaats genomen had, hetzij door de schuld van de getroffen persoon zelf (56). Het is dus duidelijk dat de wetgever met deze voorschriften veeleer beoogde, de slachtoffers van vliegtuigongevallen, voor wie het zeer dikwijls onmogelijk was de fout van het vliegtuig te bewijzen, dan de luchtvaartmaatschappijen te beschermen (57). Het was dan ook redelijk, dat wanneer men van het gemeen recht afweek om de houders van luchtvaartuigen aansprakelijk te stellen voor de schade die een geval van overmacht of het feit van een derde (58) voor oorzaak had, dat men dan ook, bij het bepalen

van het bedrag van de schadeloosstelling, van de strenge toepassing van het gemeen recht afzag, om de aansprakelijkheid van de houders van de luchtvaartuigen tot een forfaitair bedrag te beperken. Het gaat hier dus, in feite, niet om een inkrimping, maar wel om een uitbreiding van de aansprakelijkheid van de houders van luchtvaartuigen. Men heeft hier immers niet alleen de notie van fout, die in het gemeen recht nog steeds de « *conditio sine qua non* » blijft voor elke aansprakelijkheid, volledig opgegeven, maar men verbiedt zelfs de aansprakelijk gestelde persoon, de overmacht of het feit van een derde te bewijzen. Deze regel van het luchtvaartrecht is niets meer dan een correctief, dat de al te zware gevolgen van de blinde toepassing van het nieuwe forfaitaire stelsel moet milderen (59). Het feit, dat de slachtoffers van vliegtuigongevallen hun aanspraken zien beperken tot een wettelijk vastgesteld maximum-bedrag, wordt billijk gecompenseerd door het feit dat ze steeds gerechtigd zijn schadeloosstelling te vorderen van de houder van het vliegtuig, zelfs wanneer deze naar gemeen recht, elke aansprakelijkheid zou hebben kunnen afschudden.

Men zou hier tenslotte tevergeefs opwerpen, dat de scheepseigenaar door de handelingen van de kapitein, zijn aangestelde en mandataris, in een veel ruimere mate kan verbonden worden dan de aannemer van vervoer te land of in de lucht door het optreden van zijn piloten of autogeleders, die toch zelden of nooit als mandataris optreden. In de huidige ontwikkeling van het scheepvaartwezen vervult immers de kapitein ook nog slechts bij uitzondering de rol van de handelsagent die hij eertijds was (60). Dit aspect van zijn functie is volledig teloor gegaan, enerzijds, door het feit dat de scheepseigenaar tegenwoordig in alle havens over vaste agentschappen beschikt, die hem ter plaatse vertegenwoordigen, en, anderzijds, door het feit dat de verbindingsmogelijkheden thans in die mate verbeterd zijn, dat de scheepseigenaar in bijna alle omstandigheden, zelf kan tussenkomen bij het afsluiten van zijn contracten.

De motieven die men destijds voor de rechtvaardiging van het abandonrecht meende te vinden in de speciale aard van de verhoudingen tussen de scheepseigenaar en de kapitein, zijn wel volledig voorbijgestreefd, nu onze wetgeving, die daarin slechts de bepalingen van het Verdrag van Brussel toepast, voorziet, dat ook de scheepseigenaar die zelf kapitein is van zijn schip, de beperkte aansprakelijkheid geniet voor de schadelijke gevolgen van de fouten die hij beging bij het besturen van zijn vaartuig, en nu men gaan beweren is dat de scheepseigenaar zich ook door het abandon kan bevrijden van de nakoming van de verbintenissen uit overeenkomst die hij zelf aang (61).

De moderne auteurs weerhouden dan ook nog slechts andere motieven als grondslag voor de regel, dat de scheepseigenaar aan de zee niet meer verliezen kan dan hij haar toevertrouwde. Naar hun oordeel dringt de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zich op, in de eerste plaats wegens de omvang van het risico dat aan de uitbating van het scheepvaartbedrijf verbonden is. Inderdaad, zegt men, een ongelijke pakketboot kan de ondergang van een indrukwekkende transatlantiek veroorzaken. Indien men dus de scheepseigenaar voor dergelijke rampen in onbeperkte mate aansprakelijk stelde, dan zou dit ongetwijfeld zijn financiële ondergang voor gevolg hebben. Een dergelijke toestand zou tenslotte van aard zijn om de normale ontwikkeling van het voor 's lands economie zo belangrijke scheepvaartbedrijf volledig te verlammen. Niemand zou immers

nog zijn fortuin aan een dergelijk risico willen blootstellen (62).

Anderzijds, zegt men, zijn de derden die onder de uitoefening van het abandonrecht te lijden hebben, van hun kant ook blootgesteld aan de enorme risico's die de uitbating van het scheepvaartbedrijf meebrengt. Indien zij dus vandaag misschien de nadelige gevolgen van het abandon zullen moeten ondergaan, dan zullen zij wellicht morgen door diezelfde instelling begunstigd worden.

Als derde argument voegen de moderne auteurs daaraan toe, dat, materieel gezien, het zeevermogen van de scheepseigenaar zo duidelijk van zijn landvermogen gescheiden is, dat de derden die met hem in aanraking komen, zich ten allen tijde en zeer gemakkelijk kunnen vergewissen van het belang van de waarborg die hun geboden wordt. Een dergelijk zuivere afscheiding tussen het burgerlijk vermogen en het bedrijfsvermogen, is, zegt men, in het landrecht niet te verwezenlijken. De beperking van de aansprakelijkheid biedt dus in het zeerecht, althans voor wat de praktische toepassing ervan betreft, geen de minste moeilijkheid (63).

Dat de uitbating van de zeescheepvaart enorme risico's biedt, zal niemand betwijfelen. Men denke maar even aan de ramp waarbij op 14 April 1912 de Titanic ten onder ging, en waarbij meer dan 1.500 personen om het leven kwamen, om niet te spreken van de enorme stoffelijke schade die bij het verlies van zoveel mensenlevens altijd onbelangrijk schijnt (64). De ondergang van de « Flying Enterprise » ligt zeker nog fris in ieders geheugen.

Het kan echter evenmin betwijfeld worden, dat, alle verhoudingen in acht genomen, ook het vervoer te land ten huidige dage zeer ernstige gevaren oplevert. Met het steeds drukker en sneller wordende wegverkeer, zijn de verkeersongevallen zowel in aantal als in belangrijkheid op werkelijk onrustbarende wijze toegenomen. De vervoerondernemer, wiens vrachtwagens en autocars dagelijks honderden kilometer afleggen op drukke, en vaak voor de geleiders onbekende wegen, loopt ook voortdurend gevaar zijn aansprakelijkheid te zien betrekken in ongevallen waarvan de schadelijke gevolgen slechts in astronomische getallen te becijferen zijn. De Rechtbank van Brussel kende bijvoorbeeld in een recent vonnis aan één enkel slachtoffer van een verkeersongeval, uitsluitend als vergoeding voor de opgelopen werkonbekwaamheid, een bedrag toe van weinig minder dan 2.000.000,— fr. (65). En hoe groot zou het totaal bedrag zijn van de schade veroorzaakt door het ongeval, waarbij vorig jaar te Grevelingen, in Frankrijk, een volzette autocar in het water terecht kwam en waarbij zoveel mensen het leven lieten. De zeldzame auteurs, die wegens het steeds toenemende risico dat de eigenaars van autovoertuigen lopen, een beperking van de aansprakelijkheid voor de schade veroorzaakt door verkeersongevallen voorstonden (66), hebben, m.i. terecht, nooit enig gehoor gevonden (67).

Ook in de grote industriële ondernemingen wordt het gevaar voor ongevallen en rampen steeds groter. Een paar weken geleden nog lieten twaalf arbeiders het leven in een mijnramp, en ieder van ons denkt bij het horen van de naam Tessenderlo onmiddellijk aan de ontploffing die vóór enkele jaren dit dorp teisterde.

Tenslotte heeft ook de uitbreiding van de internationale handelsbetrekkingen een nieuw en niet te onderschatten risico geschapen. In de huidige conjunctuur zien de grote industriële bedrijven zich inderdaad verplicht, beroep te doen op de tussenkomst van vertegenwoordigers, agentschappen en makelaars allerhande,

om door dezer tussenkomst in het buitenland een behoorlijk afzetgebied te vinden voor hun enorme productie. Zij hebben doorgaans geen persoonlijk contact meer met de cliënt, die eens hun schuldenaar zal worden. De industrieel ondervindt dan ook meestal slechts te laat, dat de vreemdeling aan wie hij krediet verleende insolvent is. Wij weten allen hoe gering in een dergelijk geval de kansen zijn, dat de schuldeiser nog ooit betaling bekomt.

Hoe kan men in deze omstandigheden nog staande houden dat het risico dat aan de scheepvaart verbonden is, belangrijker is dan datgene dat gepaard gaat met de uitbating van sommige andere industriële of commerciële ondernemingen? Alhoewel de welvaart van onze nationale industrie voor 's lands economische bloei zeker even belangrijk is als de voorspoedige ontwikkeling van onze scheepvaart, heeft men er toch nooit aan gedacht de aansprakelijkheid van de bedrijfsleider te beperken. Wel integendeel, er bestaat hier een niet te ontkennen neiging, om de aansprakelijkheid van de patroon steeds uit te breiden. Zo stelt de wet op de arbeidsongevallen de patroon mede-aansprakelijk voor alle ongevallen die aan zijn personeel overkomen tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst, zelfs wanneer deze ongevallen uitsluitend te wijten zijn aan de schuld van het slachtoffer zelf. Men rechtvaardigde destijds deze afwijking van de beginselen van het gemeen recht, door de bedenking dat, gezien de geest van sociale solidariteit die tussen de werkgevers en werknemers heersen moet, het billijk was dat de schadelijke gevolgen van de ongevallen die aan een arbeider of bediende overkomen, door de onderneming, d.w.z. door de patroon en het personeel tezamen, zouden gedragen worden. Het was in toepassing van die opvatting, dat de Wet op de arbeidsongevallen aanvankelijk voorzag, dat de patroon aan het slachtoffer van een arbeidsongeval een percentage moest betalen van het loon, dat zijn aangestelde door de opgelopen invaliditeit verloor. Dit percentage is echter in de huidige stand van onze wetgeving nog slechts zelden lager dan 100 %, en soms is het zelf hoger, zodat men nu bijna zeggen mag dat de patroon de gevolgen van de arbeidsongevallen alléén dragen moet (68).

Het tweede argument dat de moderne auteurs aanwenden om het abandonrecht te rechtvaardigen, namelijk dat wie vandaag onder deze instelling te lijden heeft, er misschien morgen zal door begunstigd worden, is evenmin te aanvaarden. Deze bedenking is inderdaad niet een argument voor, maar wel tegen het abandon. Volgens deze redenering immers, moet de totale veroorzaakte schade tussen de schadeverwekker en de schadelijder verdeeld wordt. Indien het waar is dat de last verlicht wanneer hij door meerdere schouders gedragen wordt, dan blijft het niettemin een feit dat een dergelijk resultaat even gemakkelijk langs een andere weg, bvb. door verzekering, kan bereikt worden en dat men derhalve niet zijn toevlucht moet nemen tot lapmiddelen die tenslotte toch tegen de billijkheid indruisen.

Men zegt dat de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in de praktijk gemakkelijk kan verwezenlijkt worden, omdat het zee- en landvermogen van de scheepseigenaar zo duidelijk uit elkaar te houden zijn? Hoe kan men echter in het feit dat een doel gemakkelijk te bereiken is, een grond van rechtvaardiging voor het opzet ontdekken? Dit argument is trouwens volstrekt waardeloos geworden, omdat wij het abandon als dusdanig, d.i. als daadwerkelijke afstand van het zeevermogen, niet meer kennen. Smeesters en Winkelmolen, de auteurs van het bij

ons meest recente werk over zee- en binnenvaartrecht, zijn het ermede eens dat geen van de argumenten die traditioneel tot staving van het abandon ingeroepen worden, overtuigend is. Zij weigeren niettemin in deze instelling een maatregel van zuiver protectionisme te zien, en menen de instelling van de beperkte aansprakelijkheid te kunnen rechtvaardigen door een vernuftige, maar onhoudbare redenering. Wanneer de eigenaar van het schip aansprakelijk is voor de handelingen van zijn kapitein, of verbonden is door zijn contracten, dan is hij dit niet, aldus deze auteurs, omdat hij zijn patroon en lastgever is, maar wel omdat hij eigenaar is van het schip. Het is immers niet de patroon van de kapitein, zeggen ze, die de schade veroorzaakte, maar wel het schip, en het is dan ook dit schip, en het schip alleen, dat er moet voor instaan. De wetgever heeft weliswaar het principe van de reële aansprakelijkheid van het schip niet wettelijk bekrachtigd, maar men mag, aldus Smeesters en Winkelmolen, toch zeggen dat het de gedachte aan de reële aansprakelijkheid is, die hem geïnspireerd heeft ⁽⁶⁹⁾.

Men moet zich afvragen welk het nut is van een dergelijk spitsvondige redenering, wanneer men vaststelt dat zoals Smeesters en Winkelmolen trouwens zelf bevestigen ⁽⁷⁰⁾ — de wet nadrukkelijk het principe van de persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar bekrachtigd heeft ⁽⁷¹⁾, en, dat met de afschaffing van het abandon «in natura», en van het onderscheid tussen zee- en landvermogen, elke herinnering aan het begrip van de reële aansprakelijkheid van het schip, volledig uit ons positief recht verdwenen is. Anderzijds is de redenering van deze auteurs zeker niet van aard, om aan het beginsel van de beperkte aansprakelijkheid van de scheeps-eigenaar, een in moreel opzicht aanvaardbare grondslag te geven.

Neen, hoezeer men zich ook heeft ingespannen, om de instelling van het abandon in het kader van onze traditionele rechtsopvattingen een passende plaats te geven, tot op heden is men daarin niet geslaagd.

Het is trouwens onbegonnen werk, het behoud van deze instelling te willen rechtvaardigen door andere motieven dan door degene waaraan zij in feite haar ontstaan en haar behoud te danken heeft. Wij staan hier voor een typische instelling van het handelsrecht, die zich slechts kan handhaven omdat men ervan verwacht dat zij een praktisch resultaat zal verwezenlijken; in casu, de bloei en de ontwikkeling van onze Zee- en Binnenscheepvaart. Dat de wetgever met deze instelling enkel en alleen beoogde dit doel te bereiken, en dat hij er zich overigens weinig om bekommerde of het karakter van deze instelling al dan niet te verzoenen was met de fundamentele beginselen van ons burgerlijk recht, blijkt zeer duidelijk uit de verschillende verslagen en besprekingen, die tijdens de voorbereidende werkzaamheden der Wetten van 1908 en 1928, aan het abandon gewijd werden ⁽⁷²⁾.

Men kan zich afvragen of de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in de gewijzigde tijdsomstandigheden nog langer moet gehandhaafd blijven. Het spreekt immers vanzelf dat men deze instelling, die zeker niet van aard is om het maatschappelijk rechtsgevoel te bevredigen, slechts in ons scheepvaartrecht kan behouden, zolang zij strikt noodzakelijk blijkt voor de verwezenlijking van een maatschappelijk belang dat een bijzondere bescherming verdient.

Sinds het verzekeringswezen een dusdanige graad van ontwikkeling bereikt heeft, dat, zoals dit thans het geval is, elk scheepvaart risico verzekerd is, heeft

men laten gelden dat, in deze omstandigheden, de scheepseigenaar alle belang bij het behoud van de beperking van zijn aansprakelijkheid verloren had.

Men heeft hierop geantwoord, dat de afschaffing van het abandon noodzakelijk een onmiddellijke stijging van de verzekeringspremiën tot gevolg moest hebben; en dat deze verhoging van de uitbatingskosten van het scheepvaartbedrijf, zwaar zou wegen op de voorspoedige ontwikkeling ervan. Men heeft zelfs de mening geopperd, dat de afschaffing van het abandon de normale werking van de scheepvaartverzekering onmogelijk zou maken, omdat, bij het verdwijnen van dit recht, de organismen die zich met de scheepvaartverzekeringen inlaten, hun tussenkomst tot een bepaald bedrag zouden beperken ⁽⁷³⁾.

Bij deze argumentatie heeft men echter slechts een onderdeel van het vraagstuk bekeken. Inderdaad, indien de scheepseigenaar zijn burgerlijke aansprakelijkheid verzekert, dan verzekert hij evenzeer zijn eigen schade. In de binnenscheepvaart worden deze beide risico's zelfs gewoonlijk door één en dezelfde polis, en door één en dezelfde maatschappij gedekt ⁽⁷⁴⁾. Welnu, indien de afschaffing van het abandon ten gevolge zou hebben dat de premie, in zover zij slaat op de verzekering «burgerlijke aansprakelijkheid» zou verhogen, dan zou zij tegelijkertijd de premie dragend op de tak «romp» (d.w.z. de eigen schade van het schip) doen verminderen. Bij het vaststellen van de premie die hij zal vorderen in de tak «burgerlijke aansprakelijkheid», moet de scheepsverzekeraar ongetwijfeld rekening houden met de vraag, of hij zich desgevallend op de beperkte aansprakelijkheid van zijn verzekerde zal kunnen beroepen. Hij moet zich echter bij het vaststellen van de premie voor de verzekering van de «romp» evenzeer afvragen, of hij, wanneer hij als gesubrogeerde verzekeraar die de schade vergoedde, het verhaal van zijn verzekerde tegen de derde aansprakelijke zal uitoefenen, niet op datzelfde abandon zal stuiten, waardoor hij slechts een deel van de vergoeding die hij zelf betaalde, zal terugbetaald krijgen ⁽⁷⁵⁾. Het is derhalve duidelijk, dat waar het abandon in één tak van de verzekeringen de premiën drukt, dat dit zelfde recht in een andere tak de premiën zal doen stijgen. In de zeeverzekering, waar de risico's «romp» en «burgerlijke aansprakelijkheid» gewoonlijk door verschillende organismen gedekt worden, ontstaat er hierdoor in verband met het abandon een belangenconflict tussen de verzekeraars ⁽⁷⁶⁾.

Men zal hierbij misschien opmerken, dat waar in de tak «romp» de verzekeraar weliswaar op de uitoefening van het abandonrecht door de derde-aansprakelijke kan stuiten, hij niettemin toch bij voorbaat weet, dat hij nooit tot een hoger bedrag zal gehouden zijn, dan tot beloop van de waarde van het schip dat hij verzekert. In de tak «burgerlijke aansprakelijkheid», daarentegen, zal hij zonder het abandon nooit bij voorbaat weten, welk het maximum-bedrag is, waarvoor men hem zal kunnen aanspreken. Men beweert dat deze onzekerheid van aard zou zijn om het normale spel van de scheepsverzekering volledig te ontzenuwen, omdat de verzekeraar zich tegen alle verrassingen zal willen decken, door zijn tussenkomst conventioneel te beperken. De scheepseigenaar zou dan voor het deel van zijn aansprakelijkheid, dat niet door de verzekering gedekt is, zelf het risico moeten dragen. Een dergelijke toestand, zegt men, zou niet van aard zijn om het kapitaal naar de scheepvaart te lokken.

Het is trouwens moeilijk aan te nemen, dat de afschaffing van het abandon tot dergelijke gevolgen zou kunnen leiden. Men heeft immers, wanneer bij de bespreking van de wet van 1908 in het parlement

voorgesteld werd een supplementair forfaitair bedrag te voorzien, tot beloop van hetwelk de scheepseigenaar zou moeten tussenkomen in de schade veroorzaakt door lichamelijke letsels, ook gezegd dat een dergelijke bijkomende last voor onze scheepvaart dodelijk moest zijn (76)... en 20 jaar later heeft men zonder veel commentaar deze hervorming toch doorgevoerd, en onze scheepvaart schijnt er niet op achteruit gegaan te zijn.

Dat in ieder geval in het binnenvaartrecht het abandon niet te rechtvaardigen is, kan niet ernstig betwijfeld worden. Immers, de eigenaars van binnenschepen, die in veruit de meeste gevallen zelf hun schip uitbaten, kunnen zich praktisch slechts op de beperking van hun aansprakelijkheid beroepen bij aanvaring, namelijk wanneer zij schade veroorzaakten aan de aanhorigheden van de waterweg, of aan andere schepen, door fouten die ze begingen bij het besturen van hun schip (77).

Het risico dat de binnenscheepvaart in dit verband loopt, is niet zo zwaar dat het niet in onbeperkte mate door verzekering kan gedekt worden; zonder dat daarom de premien van deze verzekering merklijk zouden moeten stijgen. Zoals reeds gezegd overtreft immers het bedrag van de schade, toegebracht bij zware aanvaring, slechts zelden 500.000,— frank; en zware aanvaringen doen zich niet zo dikwijls voor. Wie zou dan in alle ernst durven volhouden, dat de eigenaars van binnenschepen het abandonrecht niet kunnen ontberen. Dat het abandon in de binnenscheepvaart geen enkele werkelijke behoefte meer te bevredigen heeft, blijkt trouwens zeer duidelijk uit het feit, dat in de binnenvaart, gewoonlijk slechts beroep gedaan wordt op de beperkte aansprakelijkheid, wanneer aanvaringen veroorzaakt werden door de fout van de sleepbootkapiteins. Sleepboten hebben inderdaad, wegens hun geringe tonnemaat, een zeer kleine forfaitaire afstandswaarde (soms minder dan 20.000,— frank), en het is dus licht te begrijpen dat de eigenaars van sleepboten er dikwijls belang bij hebben « abandon » te doen. Is het dan niet immoreel, dat de eigenaar van een sleepboot zich van alle aansprakelijkheid tegenover de aanspraak-gerechtigde kan bevrijden, mits betaling van een aalmoes, terwijl hij zelf, — voor de schade die zijn vaartuig opliep —, behoorlijk vergoed wordt door zijn verzekeraar.

De verschillende systemen van beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar die elkaar in de loop der tijden opgevolgd hebben, beoogden allen de praktische toepassing te verwezenlijken van de regel, dat de scheepseigenaar aan de zee slechts zijn inzet, d.w.z. zijn schip en de vracht, kan verliezen. Oorspronkelijk werd dit doel bereikt, door de werkelijke afstand van het schip. In het meer moderne recht verving men die afstand « in natura », door de betaling van de waarde van het schip en de vracht. Theoretisch is het steeds bij deze laatste opvatting gebleven, want wanneer men naderhand de scheepseigenaar ook toeliet, om in zekere omstandigheden zijn aansprakelijkheid tot de forfaitaire waarde van zijn zeevermogen te beperken, dan was het geenszins met de bedoeling de oorspronkelijke opvatting van de abandonregel te wijzigen. Men voorzag alleen deze faculteit om daardoor het continentaal stelsel en het Engels stelsel dichter bij elkaar te brengen. Maar zowel in Engeland als bij ons stemde de forfaitaire abandonwaarde van het schip nagenoeg overeen met zijn werkelijke waarde. Wanneer men in Engeland in 1862 de basis voor de berekening van het forfait op acht pond-sterling per ton vaststelde; dan had men dit bedrag bekomen, door de totale waarde van de Engelse vloot te delen door zijn totale tonnemaat. Die

acht pond-sterling vertegenwoordigden dus ongeveer de waarde van een gemiddelde ton van de Engelse vloot.

De Belgische Wet (78) heeft, daarbij gebruik makend van het recht dat het Verdrag van Brussel haar verleende (79), dit bedrag in ons muntstelsel vastgesteld op 1.400,— frank per Moorsom-ton (80) voor zeeschepen, en op 500,— frank per metrieke ton voor binnenschepen.

De opeenvolgende muntdevaluaties, die al de landen van de wereld in de voorbije jaren gekend hebben, hebben echter voor gevolg gehad, dat het abandonstelsel, zoals het uitgewerkt werd bij het Verdrag van Brussel van 1924, in zijn normale werking volkomen ontwricht werd (81). Een gemiddelde ton van een moderne koopvaardijvloot heeft vandaag reeds een waarde van meer dan 100 pond-sterling (82), terwijl de waarde van een doorsnee binnenschip sedert het begin van de laatste wereldoorlog meer dan vier maal groter geworden is. Wanneer men dan bedenkt dat, in feite, reeds sedert 1862 de basis voor de berekening van de forfaitaire afstandswaarde van een schip ongewijzigd gebleven is, dan kan men zich gemakkelijk indenken, tot welke onthutsende gevolgen een aan de tijdsomstandigheden ontgroeide instelling als het abandonrecht, kan leiden.

Dat ons scheepvaartrecht op dit stuk alleszins aan een grondige herziening moet onderworpen worden, zal niemand betwijfelen. Het is echter uitgesloten dat België, op eigen initiatief en zonder voorafgaande internationaal akkoord daaromtrent, dit werk zou aanvangen. Het geldt hier inderdaad een aangelegenheid die een internationaal-uniforme regeling vergt, indien men althans aan de Belgische scheepvaart haar concurrentiemogelijkheden niet wil ontnemen, of indien men de vreemde schepen de Belgische havens niet wil uitjagen.

Het vraagstuk van de beperking van de aansprakelijkheid zal thans nogmaals het voorwerp uitmaken van besprekingen in de schoot van de Internationale Conferenties van het Zeerecht (84). De molen der internationale conferenties maalt echter langzaam, laten we hopen dat hij ook fijn male.

(1) Cfr. de heer Beernaerts tijdens de besprekingen in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, ter zitting van 22 November 1907, gepubliceerd in *Pasin.* 1908, blz. 635; H. en L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la Responsabilité civile, délictuelle et contractuelle*, D.III, nr 2347;

(2) H. De Page, *Traité élémentaire de Droit civil belge*, D.VI, blz. 639, voetnoot 4.

(3) H. De Page, loc. cit.; H. en L. Mazeaud, loc. cit.

(4) Alhoewel dit meestal het geval is, is de « reder » (d.i. de persoon die het schip uitrust en bemant, en het voor eigen rekening aanwendt) niet steeds de eigenaar van het schip. Duidelijkshalve wordt echter verder in deze lezing van de scheepseigenaar gesproken, als van de persoon die de kwaliteiten van eigenaar en reder beide bezit.

(5) G. Van Doosselaere, *De la Responsabilité des Propriétaires de Navires*, blz. 134, nr 27; D. Danjon, *Traité de Droit Maritime*, D.II, nr 649; Paul Rehme, *Die Haftung des Reeders im Mittelalter*, blz. 10.

(6) Paul Rehme, op. cit., blz. 1.

(7) Paul Rehme, op. cit., blz. 9 en volg.

(8) Paul Rehme, op. cit. blz. 17 en volg.

(9) Paul Rehme, op. cit. blz. 29; L. De Valroger, *Droit Maritime*, D.I, nr 247; G. Ripet, *Droit Maritime*, D.II, nr 1234; H. De Page, D.IV, blz. 639, voetnoot 2.

(10) D. Danjon, D.II, nrs 649 en volg.; H. De Page, D.IV, nr 729 - 1^o/A-a.

(11) Ordonnance de Louis XIV, Roy de France et de Navarre. Donné à Fontainebleau au mois d'Aoust 1681. *Touchant la Marine*, Titel VIII, art. 11.

(12) Titel VIII, art. 11: « Les propriétaires de navires seront responsables des faits du Maître: mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment et le fret ».

(13) D. Danjon, D.II, nr 651; G. Van Doosselaere, nr 27, blz. 136; V. Jacobs, *Le Droit maritime belge*, nr 70.

(14) Art. 216: « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition; la responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret ».

- (15) G. Van Doosselaere, nr 27, blz. 137; D. Danjon, D.II, nr 652.
- (16) Verbr. Fr. 16 Juli 1827, 14 Mei 1833 en 1 Juli 1834, Journal de Marseille, 1827-II-279, 1833-II-97 en 1834-II-142.
- (17) Pas. 1850-II-37.
- (18) G. Van Doosselaere, nr 27, blz. 139.
- (19) G. Ripert, D.II, nr 1234; H. De Page, D.VI, blz. 640.
- (20) N.I. in 1734.
- (21) H. De Page, D.VI, blz. 641.
- (22) Voorbereidende werken tot de Wet van 10 Februari 1908, gepubliceerd in Beltjens, Droit Commercial, D.IV, blz. 143 en volg.
- (22bis) Asser-Losecaat-Vermeer, Verbintenissen, 1e stuk, blz. 19. In het abandon is dus het onderscheid, dat de moderne rechtswetenschap maakt tussen de begrippen *schuld* en *verhaalsaansprakelijkheid* (Schuld und Haftung) duidelijk te onderkennen. Zie hierover: Völlmar, Verbintenissen- en Bewijsrecht, 1952, nr 681, blz. 16; Ennecerus-Lehmann, Schuldrecht, 1950, § 2-III.
- (23) F. Marquet, Les Conférences de Bruxelles 1924, sur la limitation de la responsabilité civile des armateurs et des transporteurs maritimes, Bull. Ass. 1952, blz. 350.
- (24) C. Smeesters en G. Winkelmolen, Droit Maritime et Droit Fluvial, D.I., nr 106; R.P.D.B., tw. Navire-Navigation, nr 291.
- (25) H. W., Boek II, art. 46, par. II. Zie de voorbereidende werken tot de wet van 28 November 1928, Pasin 1928, blz. 476, kol. 1 en blz. 480, kol. 1; R.P.D.B. tw. Navire-Navigation, nr 307 zegt ten onrechte dat het schip nog in natura kan afgestaan worden.
- (26) H. De Page, D.VI, blz. 643.
- (27) H. W., Boek II, art. 46, par. I; zie ook art. 1 van het Verdrag van Brussel, bekrachtigd bij de Wet van 20 November 1928; Verzameling der Wetten en K.B. 1931, blz. 781.
- (28) G. Van Doosselaere, nr 29, blz. 144; R.P.D.B., tw. Navire-Navigation, nr 306; Van Bladel, Le Contrat de Transport par Bateaux d'intérieur et l'Affrètement en Séjour, D.I., nr 445; Hrb. Antwerpen, 13 Mei 1931, J. A. blz. 407; D. Danjon, D.II, nrs 658 en volg. en F. Marquet, loc. cit., blz. 354; Anders: C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I., nr 126 en V. Jacobs, D.I., nr 77.
- (29) F. Marquet, loc. cit., blz. 355.
- (30) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 121; R.P.D.B., D.I, nr 123.
- (31) G. Van Doosselaere, nr 30, blz. 145; G. Ripert, D.II nrs 1276 en volg.; D. Danjon, D.II, nrs 672 en volg.; L. De Valroger, D.I, nrs 254 en volg.; A. Desjardins, Traité de Droit commercial maritime, D.II, nrs 283 en volg.
- (32) Voorbereidende werken tot de Wet van 28 November 1928, opgenomen in Pasin. 1928, blz. 480, onderaan de 1e kolom.
- (33) Dhr Franck tijdens de Internationale Conferentie van 1922, processen-verbaal 1922, blz. 63.
- (34) H. W., Boek II, art. 46, par. II.
- (35) Zie daaromtrent meer bepaald H. W., Boek II, ari. 48.
- (36) H. W., Boek II, art. 48, par. III.
- (37) H. W., Boek II, art. 48, par. II.
- (38) H. W., Boek II, art. 46, par. II in fine.
- (39) Rede van de heer Standaert ter zitting van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 21 November 1907, opgenomen in Pasin. 1908, blz. 622 en volg.
- (40) Zie de tussenkomsten van de heren Franck, Segers en Beernaert tijdens de zittingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 21 en 22 November 1907, opgenomen in Pasin. 1908, blz. 627 en volg.
- (41) Voorbereidende werken tot de wetten van 28 November 1928, opgenomen in Pasin. blz. 480, nr 3.
- (42) H. W., Boek II, art. 273.
- (43) D. Danjon, D.II, nr 622, meer bepaald op blz. 308; G. Ripert, D.II, nr 1241.
- (44) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 109.
- (45) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 167; D. Danjon, D.II, nrs 483 en volg.
- (46) Artt. 1384 en 1998 B.W.
- (47) Art. 3, 6°, Wet van 25 Augustus 1920.
- (48) G. Van Doosselaere, blz. 58; V. Jacobs, D.I, nr 57; De Valroger, D.I, nr 251.
- (49) D. Danjon, D.II, nr 659.
- (50) G. Ripert, D.II, nr 1235.
- (51) D. Danjon, D.II, nr 660.
- (52) D. Danjon, D.II, nr 661.
- (53) B.R. 16 April 1946, art. 1.
- (54) B.R. 31 Maart 1947, art. 11; B.R. 20 Augustus 1947, art. 9, a, 3°.
- (55) Verdrag van Rome dd. 29 Mei 1933, in België bekrachtigd bij de Wet van 11 September 1936.
- (56) Artt. 2 en 3 der Wet van 11 September 1936.
- (57) Cfr. de Franse Wet van 31 Mei 1924; H. en L. Mazeaud, D.II, nr 1389.
- (58) Bvb. een passagier.
- (59) Het Verdrag van Rome van 29 Mei 1933 gaat in de uitbreiding van de aansprakelijkheid van de houders van luchtvaartuigen nog verder dan de bekende «risicoleer». Volgens deze laatste opvatting blijft inderdaad de persoon, die verantwoordelijk gesteld wordt op grond van het enkel feit dat hij het risico geschapen heeft, waardoor de schade ontstond, niettemin gerechtigd te bewijzen dat de schade te wijten is aan een geval van overmacht of aan het feit van een derde, cfr. H. en L. Mazeaud, D.II, nr 1893.
- (60) G. Ripert, D.II, nr 1229.
- (61) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 121; R.P.D.B. tw. Navire-Navigation, nr 297-2/b.
- (62) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 108; D. Danjon, D.II, nr 662, blz. 307.
- (63) G. Ripert, D.II, nr 1236; D. Danjon, D.II, nr 662, blz. 307.
- (64) De «Titanic» was de steamer van de «White Star Line» (271 meter lang, en 60.000 Ton metend), die op 14 April 1912 in aanvaring kwam met een ijsberg.
- (65) Rb. Brussel, 9 December 1952, R.G.A.R. 1953, nrs 5174 en 5193.
- (66) Maurice Picard, Pour une loi sur les accidents d'automobiles, Rev. gén. ass. terr., 1931, blz. 501 tot 507.
- (67) H. en L. Mazeaud, D.III, nr 2346, voetnoot.
- (68) Art. 2 der Wet van 24 December 1903, gewijzigd bij art. 1 der Wet van 10 Juli 1951.
- (69) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 109.
- (70) C. Smeesters en G. Winkelmolen, D.I, nr 109, blz. 153, voorlaatste lid.
- (71) H. W., Boek II, art. 46, par. I.
- (72) Cfr. de heer Renkin, Minister van Justitie, tijdens de bespreking van de Wet van 4 September 1908, ter zitting van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 21 November 1907, Pasin. 1908, blz. 619, 2° kol. in fine; de heer Segers, verslaggever, tijdens dezelfde bespreking ter zitting van 22 November 1907; Pasin. 1908, blz. 634, 2° kol. in fine en op dezelfde zitting de heer Beernaert, Pasin. 1908, blz. 636, 2° kol. in fine.
- (73) G. Ripert, D.II, nrs 1231 en 1232.
- (74) Pierre Wildiers, Recueil d'Etudes sur les Assurances Maritimes, 1953, blz. 198.
- (75) F. Marquet, loc. cit., blz. 364.
- (76) Pasin. 1928, blz. 622, 2° kol. en volg.
- (77) H. W., Boek II, art. 47.
- (78) Wet van 28 November 1928.
- (79) Art. 15.
- (80) 2.830 kgr.
- (81) F. Marquet, loc. cit. blz. 360 en volg.
- (82) F. Marquet, loc. cit. blz. 358.
- (83) Van Bladel, D.I, nr 449.
- (84) F. Marquet, loc. cit., blz. 365; Paul De Schrijver, Internationaal Zeevaartrecht, R.W. 1951-52, kol. 150.

Antwoord van Mr Louis FREDERICQ, Stafhouder der Balie

Het is voor mij een vreugde, als stafhouder, deze plechtige vergadering bij te wonen, en de Vlaamse Conferentie te mogen gelukwensen ter gelegenheid van haar tachtigjarig bestaan: een nieuw roemrijk jubileum, met luister gevierd!

Haar traditie getrouw, heeft de Conferentie bij het hervatten van haar werkzaamheden, ons vergast op een rede, dit jaar door Meester Moors uitgesproken.

Dikwijls bespreekt de stafhouder de gehouden voor-dracht om er critiek over uit te brengen; en het is wel eens gebeurd — niet te Gent natuurlijk! — dat hij zich alzo de gelegenheid schonk zijn eigen opvattingen breedvoerig uiteen te zetten vóór een weerloze vergadering. Aan een soortgelijk wangebruik wens ik me niet te wagen, en ik zal dan ook zéér bondig, en misschien met te luttel woorden, maar des te op-

rechter, Mr Moors feliciteren, om de voortreffelijke wijze waarop hij zijn taak heeft volbracht.

Waarde Confrater Moors,

U heeft in ruime trekken en toch zeer volledig de verschillende zijden belicht van de zo eigenaardige instelling, die de «afstand» in het scheepvaartrecht uitmaakt. In uw schets van de historische ontwikkeling dezer notie in de loop van de 19° eeuw, heeft U met reden gewezen op de invloed door België in de internationale conferenties uitgeoefend. Ja, het is met fierheid dat wij aan de voorname rol mogen herinneren, die onze grote juristen, een Jacobs, een Lejeune, een Louis Franck, daarbij hebben gespeeld. Thans nog mogen wij er ons over verheugen, dat het «comité maritime international» door een Belg wordt voorgezeten.

Uw « accurate » zin voor analyse heeft U toegelaten de juridische kenmerken van het abandonsrecht scherp te kenschetsen, om dan op de gevolgen te wijzen die uit de Belgische opvatting voortvloeien. Zo heeft U opgemerkt dat, wanneer het aanvarend vaartuig vergaat, de aansprakelijk gestelde eigenaar zich van al zijn verplichtingen kan kwijten door afstand te doen van de waarde van het reddeloos verloren schip, terwijl zijn recht onverminderd blijft het verzekerd kapitaal op te strijken.

Wellicht hebben enkele toehoorders zich afgevraagd « Hoe kan dat nu? Neemt de vergoeding, door de verzekeringsmaatschappij betaald, niet logisch de plaats in van het gezonken schip. Is het billijk dat de verantwoordelijk gestelde eigenaar het wrak van het schip, dat in de diepte van de oceaan ligt, aan zijn schuldeisers afstaat, maar het verzekerd kapitaal voor zich houdt? »

Ik zou de vragen van die nieuwsgierigen niet onbeantwoord willen laten. « Neen » oordeelt de Belgische wetgever: De verzekering komt altijd als een « res inter alios acta » voor. Het staat de eigenaar vrij — zo redeneert hij — zijn schip al dan niet te verzekeren: waarom zouden de schuldeisers van een verzekerd vaartuig beter moeten behandeld worden dan de schuldeiser van hem, die geen verzekering aanging? Daarenboven, worden de premies geheven op het bezit aan wal, en het is dan ook maar redelijk dat het verzekerd kapitaal aan dit landvermogen ten goede zou komen.

Waarde collega Moors, Ik ben het volkomen met U eens, wanneer U scherpzinnig betoogt, dat het recht van afstand, op juridisch gebied, onmogelijk te rechtvaardigen is bij toepassing van de principes van het gemeen recht: die instelling laat zich, tot wanhoop van meer systematische geesten, niet in het traditionele raam van het Burgerlijk Recht inschakelen.

Zoals voor andere instellingen meer, die uit de handelsnoodwendigheden voortspuiten — ik denk namelijk aan zekere contracten, eigen aan het bankwezen — is de commentator genoodzaakt bij de simpele vaststelling te blijven welke oplossingen door de praktijk aanvaard werden, zonder dat hij ze mag beoordelen naar de klassieke rechtsnormen, die er het wezen zouden van wijzigen.

De principes van het burgerlijk recht voldoen niet op elk terrein, en het begrip « verantwoordelijkheid » werd namelijk in het zeevaartrecht opgevoerd tot een graad van verfijning, die vreemd is aan het gemeen recht.

Waarde confrater Moors,

Als hoofd van de Gentse Balie is het mij een bijzonder genoegen geweest, U een probleem te horen behandelen, dat rechtstreeks betrekking heeft op het zeevaartrecht. En wel om twee redenen.

Ik zie in de keuze zelf van uw onderwerp een blijk van optimisme en van vertrouwen. Het is voor mij, Gentenaar, een betekenisvolle aanwijzing dat de jonge juristen weer belang gaan stellen in een vak van het recht, dat in zo nauw verband staat met de ontwikkeling van onze haven, met de welvaart van onze stad en de industriële bloei van Oost-Vlaanderen.

U heeft beseft, dat de nieuwe sluis van Terneuzen er binnen kort moet komen; dat hoe drukker het maritiem verkeer in het kanaal van Gent naar Terneuzen weer wordt, hoe vaker zich voor de advocaat de gelegenheid tot optreden zal voordoen en hoe onontbeerlijker hem de kennis zal worden van instellingen eigen aan het zeerecht, zoals die waarover U ad rem heeft gesproken.

Ik ook vertrouw in de toekomst, want het mag niet langer dat schepen zoals geladen Liberties, Victories,

en moderne tankers van 15.000 tot 20.000 ton onze haven niet kunnen binnenlopen, daar de bestaande sluis ze niet kan schutten en de huidige afmetingen van het kanaal hun geen toegang verlenen. In de bijzondere commissie voor de waterwegen en havenproblemen, de zogenoemde Van Cauwelaert-commissie, waarin ik de eer had te zetelen, heeft de Belgische delegatie, in 1950 bewezen dat er geen enkele technische of juridische reden meer bestaat om de bouw van de nieuwe sluis en de delfwerken aan het kanaal niet door te voeren.

De ingenieurs van het Beheer der Bruggen en Wegen waarborgen dat het verbrede en verdiepte kanaal voldoende kan gespijsd worden en, dat voor verzilting der wateren op Nederlands gebied niet te vrezen is. Overigens liggen al de plannen voor uitvoering der werken klaar.

Juridisch bekeken levert het probleem dat ons allen zo nauw aan het hart ligt, geen moeilijkheid op. De aanbouw van de nieuwe sluis en de aanpassing van het zeekanaal op Nederlands grondgebied worden voorzien door de Hollands-Belgische overeenkomst van 29 Juni 1895, waarvan artikel 13 bepaalt (ik vertaal): « Wanneer in de toekomst de Belgische Regering het verlangen mocht uitdrukken een nieuwe sluis te zien bouwen te Terneuzen en aan het Nederlands gedeelte van het kanaal de wijzigingen te zien brengen, voortvloeiende uit de aanleg van het nieuw kunstwerk, Nederland bereid zou gevonden worden de vraag het voorwerp te laten uitmaken van een nieuwe overeenkomst tussen beide landen. »

Dit betekent vanwege de Nederlandse Regering de erkenning van het beginsel van een nieuwe sluis te Terneuzen en ik voeg er dadelijk aan toe dat in de schoot van de commissie de Nederlanders geen principieel bezwaar makten tegen de Belgische plannen. Indien de onderhandelingen over het hele probleem der waterverbindingen tussen beide landen toen mislukten, was het minder omwille van de sluis en van het kanaal, dan omdat Nederland zich onverzoonlijk verzette tegen het bouwen van een kanaal dat Antwerpen meer rechtstreeks met de Rijn zou verbinden.

De tweede reden die er mij toe aanzet de keus van uw onderwerp toe te juichen is zijn gespecialiseerd karakter. Op het eerste gezicht schijnt de zienswijze wat zonderling, maar zij komt zeer natuurlijk voor, aan wie zich op een meer professioneel standpunt plaatst. Niemand kan met schijn van grond betwisten, dat de Balie een langdurige en ernstige crisis doormaakt, omdat zij zich niet spoedig genoeg heeft weten aan te passen aan de evolutie van het leven en van het recht. Zij allen die zich met dat probleem inlieten, oordeelden dat een remedie om in de moeilijke toestand van de advocaten te verhelpen, het aanvaarden van de specialisering is. Om vroeger voor een ernstig en gezien advocaat gehouden te worden, volstonden een ruime culturele vorming, en, op technisch gebied, een stevige kennis van het burgerlijk recht en van het strafrecht. Nu, dat alle takken van de rechtswetenschap een aanzienlijke uitbreiding kregen, kan niemand er zich nog op beroemen het hele gebied even grondig te beheersen. De specialisering is een noodzakelijke vereiste geworden om te kunnen voldoen aan de noden van de cliënteel en voornamelijk van handel en nijverheid. Ik hoop, Waarde Confrater, dat uw voorbeeld door vele jonge advocaten moge gevolgd worden ook op andere gebieden, zoals fiscaal, sociaal en intellectueel recht.

Confraters stagisten,

Het betaamt dat ik mijn korte toespraak eindig met ook U enkele woorden toe te sturen.

Ons beroep verdient achting en waardering voor zoveel wij zelf de aloude tradities van de orde eerbiedigen, zekere gebiedende gebruiken naleven die ver boven de stoffelijke belangen uitgaan en die, op moreel gebied, in rechtstreekse verhouding staan tot de waardigheid van de advocaat: met andere woorden, in « the struggle for life », die U aan de balie wacht, valt er niet alleen hard te werken, maar het is ook onontbeerlijk de professionele regels van het « fair play » te kennen, die onze bedrijvigheid moeten blijven beheersen. Ongelukkig leert ons de ervaring, dat meer dan een onder U zich soms wel eens uit onwetendheid of onervarenheid vergist. Terwijl op de Universiteiten van Leuven en Brussel een cursus in de deontologie voor toekomstige advocaten gedoceerd wordt, ontbreekt dat onderwijs te Gent en moet U nu, hier op het Paleis zelf, die leemte trachten aan te vullen.

De Raad der Orde, die de noden der jonge advocaten kent, en er zich om bekommert, heeft dan ook op 10 Januari 1953 een nieuw reglement ingevoerd nopens de inrichting van de stage, om aan al de stage-doenden de gelegenheid te bieden het handwerk van het vak te leren en met de beroepspllichten beter vertrouwd te geraken.

Dienaangaande herinner ik U er aan, dat de advocaten-stagiaires in groepen worden ingedeeld; dat ieder van deze groepen geleid wordt door een lid van de Raad die de maandelijks verplichte samenkomsten der stagiaires voorziet. Het is vóór die vergadering dat ieder stagiaire verslag heeft uit te brengen over de behandelde zaken, hem door het Bureau voor Kosteloze Raadpleging toevertrouwd en dat hij uitgenodigd wordt zijn twijfel aangaande beroepsvraagstukken voor te leggen.

Welnu, welke vruchten heeft die nieuwe inrichting afgeworpen? Ik heb de zo pas opgemaakte statistiek geraadpleegd, en het spijt mij te moeten zeggen, dat de uitslagen ervan eerder teleurstellend zijn.

Er waren verleden jaar 90 stagedoende advocaten. Daarvan waren er ongeveer 25 onder de wapens, 28

volgden regelmatig de Pro-Deo-zittingen en de groepsvergaderingen maar — en dat is niet te dulden — 37 stagiaires bleven volledig inactief. 1/3 van de stagiaires leefden dus hun verplichtingen niet na, deden eenvoudig geen stage, om de ene of andere al dan niet aanvaardbare reden.

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb gemeend de toestand onverbloemd te moeten blootleggen om te onderstrepen daar, zoals in het verleden, de raad van de Orde op de volle medewerking der Conferenties wenst te mogen rekenen.

De leden van uwe Conferentie staan veel dichter bij de stagiaires dan wij, ouderen: zij kunnen dus doelmatiger dan door het treffen van sancties, een nuttige en weldoende invloed uitoefenen, niet alleen op cultureel en juridisch, maar ook op professioneel-technisch gebied.

Zeker, heeft de Raad van de Orde met grote voldoening vernomen, dat de Vlaamse Conferentie onder uw knappe en dynamische leiding dit jaar een reeks bijeenkomsten inricht met het oog op een systematische uiteenzetting der plichten en rechten van de advocaten.

In feliciteer uwe Conferentie zeer oprecht met dit initiatief en heb het genoegen U mede te delen, dat de Raad in zitting van 13 October laatstleden, met eenparigheid van stemmen, besloten heeft het bijwonen van deze voordrachten voor al de stagiaires verplicht te maken.

Dames en Heren, Waarde Confraters,

Met vreugde stel ik vast, dat de Vlaamse Conferentie op haar tachtigjarige leeftijd nog steeds laat blijken van jeugdige kracht; zowel culturele als intellectuele onverzwakte vitaliteit en nauwgezette plichtbetrachting aan de dag legt zoals het de leden van een grote balie past. Kostbare eigenschappen voorwaar, die Vlaanderen en België slechts ten goede kunnen komen en een eer zijn voor het Gerecht van dit land.

Deze beide spreekbeurten werden voorafgegaan door de

Rede van Mr G. DEBRA, voorzitter van de Vlaamse Conferentie

Deze plechtige openingsvergadering te mogen praesideren, die door de aanwezigheid van een voornaam en talrijk gezelschap wordt opgeluisterd, geeft mij het grote voorrecht, U, Mijnheer de Stafhouder, hier eerst een woord van welkom en van hulde te mogen toesturen.

Telg van een begenadigd geslacht, dat aan ons land de op de meest verschillende gebieden illustere Fredericq's, de Buysse's, de Mac Leod's en de Lovelings geschonken heeft, verlenen Uw grote, ook in het buitenland gezaghebbende werken over het Handelsrecht; Uw schitterende carrière als Professor aan onze Rechtsfaculteit, als Rector van de Gentse Rijksuniversiteit, als Gouverneur van onze Provincie, als Cabinetschef van Z. M. de Koning; Uw gevulde activiteit als Bijzitter in onze afdeling Wetgeving van de Raad van State, en van de Benelux-commissie voor eenmaking van het recht; als Directeur van de klasse der Wetenschappen van de Koninklijke Vlaamse Academie en van zoveel andere wetenschappelijke instellingen; vooral ook Uw uitzonderlijke gaven van groot advocaat en groot mens, aan un batonnaat een gezag en een glans, die op de ganse Balie afstralen

en waarvoor wij met dankbare verering gevoelig zijn.

Ook voor de Vlaamse Conferentie, en vooral voor diegenen die er de geschiedenis van kennen, heeft de naam Fredericq een zeer vertrouwde klank.

Een Fredericq was er in 1873 stichtend lid van en tevens de eerste Secretaris-Penningmeester; — en na gedurende 15 jaar een harer bestuursleden geweest te zijn, werd hij van 1888 tot 1911 hetzij gedurende een ononderbroken tijdsperiode van 23 jaar haar gevierde Voorzitter. Enig feit in de annalen van de Conferentie (waarvan de gewijzigde statuten de herhaling ten andere onmogelijk zouden maken).

Uw grote welwillendheid, uw oprechte sympathie, en uw werkelijke steun ten aanzien van onze Conferentie, die door ons zeer hoog op prijs worden gesteld, liggen dan ook helemaal in de lijn van wat onze Conferentie van een Fredericq verwachten mocht.

* * *

Uw aanwezigheid, Mijnheer de Eerste-Voorzitter van het Hof van Beroep, die we gewoon zijn met vreugde op onze Plechtige openingszittingen te begroeten, brengt onze vergadering nog meer luister bij, sinds U, in de loop van het voorbije jaar, plechtig

als Eerste-Voorzitter van het Hof werd aangesteld.

De hoge waardigheid van Uw ambt, Uw algemeen geprezen gezag als groot jurist en eminent magistraat, verlenen aan de sympathie die gij steeds voor de Vlaamse Conferentie en haar doelstellingen hebt betuigd, een gewicht dat we naar volle waarde schatten, en waarvoor wij U innig dankbaar zijn.

Laat ons toe hier de woorden te onderlijnen die gij bij Uw plechtige aanstelling, op de Solemnele vergadering van het Hof heeft uitgesproken.

Na verklaard te hebben dat de wens, die U in de loop van Uw ambtsperiode wenste vervuld te zien, deze was: spoedig een verfijning van de Vlaamse rechtstaal te zien tot stand komen, voegde U er aan toe:

« Maar ik wil mij ook op een ander standpunt plaatsen: de magistratuur behoort nu eenmaal tot de élite van het volk en moet dus ook, naar het woord van » de Koning bij zijn blijde intrede in deze stad, het » hare bijdragen tot het verder uitbouwen van de » Vlaamse cultuur door de voornaamheid en verfijning » van onze taal. Op die wijze zullen wij als gerechts- » dienaars tevens onze culturele rol in de samen- » leving vervullen en die verfijning van de Vlaamse » rechtspraak, gelijken tred houdend met de bloei van » de Vlaamse rechtswetenschap, zal mede bijdragen tot » de grootheid van het ene vaderland. »

Dit programma, mutatis mutandis, ook door de Vlaamse Conferentie bij haar leden nagestreefd, op een zo plechtige wijze door U te hebben horen proclameren, heeft ons met vreugde en dankbaarheid vervuld.

* * *

Mijnheer de Procureur-Generaal, die de hoogste hoeder zijt van de naleving der wetten in het rechtsgebied van dit Hof, dat U er aan houdt al onze plechtige openingsvergaderingen bij te wonen, is een blijk van belangstelling voor onze werking, die ons vereert en die wij ten zeerste waarderen.

* * *

Met dank begroeten we de aanwezigheid van de heren Magistraten van het Hof, het Parket-generaal, van de heren rechters en leden van het Parket, die zoo talrijk aan onze feestviering hebben willen deelnemen; ook de Uwe, Mijnheer de Referendaris van de Rechtbank van Koophandel is ons zeer aangenaam.

Ik houd er ten slotte aan met vreugde de aanwezigheid te ondersteunen van de heer Hamerlinck, Consul der Nederlanden en de hoop uit te spreken hem dikwijls terug te zien.

Mijn confraters die hier de zuster-Conferenties vertegenwoordigt van het gehele land, alsmede het Rechtskundig Weekblad en het Journal des Tribunaux, om aan onze viering deel te nemen.

U Confraters, leden van de Raad van de Orde, die ons voor deze viering een dankbaar aanvaarde steun hebt verleend.

U Confraters van de Gentse Balie, zo talrijk aanwezig, ik heet U hier allen van harte en met vreugde welkom.

* * *

Ik zou het mezelf ten kwade duiden, niet gans speciaal onze Confraters te begroeten van over de grenzen.

Meester Fijn van Draat, die hier de heer Deken van de Balie bij de Hoge Raad der Nederlanden te 's Gravenhage vertegenwoordigt, en U, Meester van de Giessen, Voorzitter van de Jonge Balie bij de Hoge

Raad der Nederlanden, zijt voor ons bijzonder welkome gasten.

Onze gemeenschappelijke taal en cultuur, onze gemeenschappelijke geschiedenis en de gemeenschappelijke lotsbestemming, die in een grote mate de onze worden moet en waaraan te allen kante ook op gebied van rechtsuitbouw ijverig wordt gewerkt, maken alle contacten tussen de advocatuur van onze beide landen, niet alleen tot een festijn van vriendschap en confraterniteit, maar dragen er ook in aanzienlijke mate toe bij de atmosfeer te scheppen, die de nauwere samenwerking tussen onze landen moet doen gedijen.

* * *

Maitre Hamelin, Membre du Conseil de l'Ordre du Barreau près la Cour de Paris et Maitres Courbeau et Fayal, Secrétaires de la Conférence du stage, permettez-moi de supposer que vous comprenez moins bien notre langue, et de vous dire dans la votre, toute la joie que nous éprouvons à vous voir parmi nous aujourd'hui.

Le 80^e anniversaire de notre Conférence coïncidant avec le 150^e anniversaire de notre Code Civil commun, nous avons saisi avec empressement cette occasion pour demander à Monsieur le Bâtonnier de Paris, de nous faire l'honneur d'assister à notre Séance solennelle de rentrée.

Nous le remercions bien vivement d'avoir accepté cette invitation et de vous avoir demandé de la représenter ici.

Nous sommes convaincu que cette date marquera le début de relations suivies entre Votre grand Barreau et notre Conférence, et qu'il en naîtra des liens d'amitié et de confraternité, qui nous seront particulièrement précieux.

* * *

Uw aanwezigheid, Mijnheer de Voorzitter van de Conférence Française du Jeune Barreau te Gent, getuigt van de hartelijke betrekkingen, die tussen onze beide conferenties bestaan, en ik dank U erom hier persoonlijk aanwezig te zijn.

* * *

Hooggeachte vergadering,

Het is passend en traditie dat hier een bijzonder woord van welkom wordt gericht tot de jongere advocaten die dit jaar de gelederen van de Balie en van de Conferentie zijn komen aanvullen — en die, onder de leiding van de ouderen zich de eervolle tradities ervan zullen eigen maken, om deze later op hun beurt, aan de nieuwere generatie mee te geven.

Gij treedt in een beroep dat gij gekozen hebt, en waarvan gij reeds op voorhand zijt gaan houden, op grond van consideraties en voorstellingen, die wellicht wel voor een deel zullen bewaard blijven, maar die zullen aangevuld worden met een reeks andere, u nog onbekend, die u met honderd vezels met uw roeping zullen doen vergroeiën.

Heel wat ervaringen zullen u vreemd, soms pijnlijk voorkomen, en helemaal anders dan ge wellicht hadt verwacht.

Doch, als vrij man, midden in het leven te staan, uw wetenschap, uw toewijding, uw liefde voor recht en waarheid in dienst te stellen van de recht- en beschermingzoekenden; dit te doen met vinnige strijdvaardigheid, doch tevens met volledig fairplay en belangloosheid naar de tradities die de onze zijn; geeft aan het leven een zin en een rijkdom, die het schoon-

ste, en dikwijls ook het enige ereloon zijn, dat een advocaat van zijn heerlijke taak te verwachten heeft. Weet dat ge in uw beroep niet als enkeling binnentreedt, maar als lid van een Balie, van een gemeenschap van Confraters, waar Confraterniteit, hulpbetoon en correctheid traditie en ereplicht zijn.

Dat ge in een Conferentie komt, waar Gij U door vriendschap zult omgeven gevoelen, en waar men zich met liefde beijveren zal om U op uwe nieuwe taak voor te bereiden.

Dit jaar hebben twaalf oudere confraters, allen lid of gewezen lid van de Raad der Orde, het op zich genomen voor U een reeks voordrachten te houden, om u met de deontologische regels, de tradities en de moeilijkheden van het practisch advocatenleven vertrouwd te maken. Zij worden hier hartelijk bedankt voor hun grote toewijding die, wij twijfelen er niet aan, door u allen op passende wijze zal worden beantwoord.

Niet alleen in en tegenover de grote rechterlijke familie hebt gij een taak te vervullen, ook tegenover de Maatschappij.

Ook ons volk heeft het recht van zijn elite te verwachten dat zij de opvoedende, de cultureel verfijnde, de *eigen* cultuur beschermende en bevorderende taak zou vervullen, die bij elk gezond volk de hare is.

Deze elite, waarin de advokatuur een ereplaats inneemt, heeft de ethische, de sociale, de nationale plicht, een *echte* elite te zijn, van waaruit de gemeenschappelijke taal, in haar meest verfijnde vorm, over de massa uitstraalt, en bij haar bewondering en navolging opwekt.

Het is ook in deze geest dat wij U in onze Conferentie met vertrouwen welkom heten.

Mevrouwen, Mijne Heren,

Het zou passen, bij deze 80^e verjaardag een woord te reppen over de geschiedenis van onze Conferentie; althans over de vijf jaar, verlopen sinds haar te boekstelling in 1948, door de toenmalige secretaris Mr André Dua, onze uittreedende voorzitter, aan wiens wijs en stijlvol beleid ik hier gaarne hulde breng. Deze bijwerking zou zeer kort kunnen zijn. De Conferentie beleefde een periode van grote activiteit en grote bloei en zag heel wat van haar bestrevingen in vervulling gaan.

Zij mag zich verheugen in de sympathieke belangstelling van de gansé Balie en van de Magistratuur.

Wij stippen gaarne aan, dat haar feestredenaar van vorig jaar, Mr Willy Delva, benoemd werd tot docent aan de Rechtsfaculteit te Gent, waar hij, niemand twijfelt er aan, zijn leerstoel met brio zal bezetten; terwijl de feestredenaar van twee jaar te voren, Mr Jacques Deweer onlangs benoemd werd tot Substituut-Procureur des Konings te Gent.

Wij wensen beiden een schitterende carrière toe en blijvende vriendschapsbanden met de Conferentie waaruit zij gesproten zijn.

Een welige Vlaamse Rechtsliteratuur bloeit open.

De Algemene Practische Rechtsverzameling, die aan het uitgroeien is tot een monument van de Vlaamse Rechtswetenschap, en grotendeels onder het impuls van ons ijverig bestuurslid Mr Jan Ronse in het leven geroepen werd, heeft haar zwaartepunt in het Gentse Gerechtsgebouw, waar magistraten en advocaten er, als in wedijver, samen aan medewerken.

Van het Administratief Lexicon, dat een groote encyclopedie wordt, die de administratief-rechtelijke organisatie van het bestuur op de menigvuldige gebie-

den van het staatsleven practisch en accuraat bestudeert en commentarieert, en dat vooral in en rond de Raad van State zijn bijzonderste medewerkers vindt, is onze Stafhouder een van de ijverige leden van de Directieraad.

* * *

Tussen de huidige periode en die van de oprichting in 1873 bestaat er een opvallend punt van gelijkenis en wederaanknoppen.

Toen in een arrest van 15 Mei 1873 het Hof van Verbreking aan Mr Edmond Piccard de toelating weigerde de verdediging van zijn Frans-onkundige cliënt Schoep in het Nederlands voor te dragen, nadat de advocaat-generaal bij dit Hof zich smalend over onze taal had uitgelaten en haar een « idiome inintelligible » had genoemd, « was het één ontploffing van verontwaardiging en verbittering van de zeekust tot Maaseik », schrijft Prof. Paul Fredericq in zijn geschiedenis van de Vlaamse Beweging.

Doch... wanneer de strijdlustige voorzitter Mr Albert Fredericq, samen met zijn vriend Jules Obrie handtekeningen verzamelde voor een petitie, die aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd gericht en er grote indruk maakte, waren het niet alleen de flaminganten die het stuk ondertekenden, doch 75 advocaten, waaronder Rolin, oud-minister, zeven leden van de Tuchtraad en oud-stafhouders, die zeker niet als Vlaamsgezinden bekend stonden.

Het verzoekschrift van 1895, om het gebruik onzer taal te eisen voor de behandeling der zaken voor de Krijgsraad, werd niet alleen door 138 advocaten ondertekend, waaronder de Stafhouder en de leden van de Tuchtraad, maar bovendien door twee raadsheeren bij het Hof, door drie leden van het Parket-Generaal, door de Voorzitter, de twee ondervoorzitters en acht rechters in de Rechtbank van eerste aanleg, en vier leden van het Parket.

Allen kwamen op voor de taal en de rechten van hun volk waarvan zij zich de elite en de natuurlijke beschermers wisten, ook diegenen waarvan de volkstaal, tengevolge van verkeerd gegroeide historische en sociale toestanden, niet meer hun moedertaal was.

Nu voormelde ondenkbaar geworden toestanden definitief tot het verleden behoren en dat Vlaanderen met koortsige ijver werkt om zijn achterstand op gebied van rechtstaal en rechtsliteratuur bij te werken, nu beleven we weer het verheugende verschijnsel dat van de meest verschillende zijden naarstig en liefdevol wordt medegewerkt, ook door velen onder hen, die, ofschoon zij nog een andere georiënteerde opvoeding kregen, toch eindelijk zijn gaan inzien, dat wij allen samen verantwoordelijk zijn voor — en samen mede-afhankelijk zijn van de culturele standing van het volk waartoe wij behoren en van zijn plaats en aanzien in de volkerengemeenschap die er in aanzienlijke mate door bepaald worden.

Het natuurlijke en sierlijke Nederlands is stilaan « de » taal aan het worden van ons Gerechtsgebouw, en alles wijst er op, Mijnheer de Eerste Voorzitter van het Hof, dat de wens dit jaar door U zo plechtig uitgesproken, nog in de loop van uw ambtsperiode in vervulling zal gaan.

Nergens zal er meer vreugde om zijn dan in de schoot van de Vlaamse Conferentie.

* * *

Dat aan Mr Karel Moors, alhoewel nog beslist tot de jongeren te rekenen, de eer te beurt valt vandaag de feestrede uit te spreken, baart voor degenen die hem kennen geen verwondering.

Zijn ruime juridische kennis, zijn ongelooflijke werkracht, zijn minzame omgang, en de degelijkheid

waarmede hij de hem toevertrouwde zaken behandelt, hebben hem, in zeer korte tijd, bij al zijn confraters hoog aanzien verzekerd.

Dat de Conferentie hem gevraagd heeft een onderwerp van maritiem recht te behandelen, onder het Stafhouderschap van een grootmeester van het

handelsrecht, en op het ogenblik dat onze stad ongeduldig en onrustig blijft uitzien naar de noodzakelijke werken, die haar toekomst van grote havenstad moeten beveiligen, zal wellicht niet aan het toeval toe te schrijven zijn.

Mr Karel Moors, U hebt het woord.

RECHTSPRAAK

HOF VAN VERBREKING

2e Kamer. — 16 Maart 1953.

Voorzitter : M. Wouters.

Raadsheer-Verslaggever : M. Anciaux-Henry de Faveaux.
Advocaat-Generaal : M. Janssens de Bisthoven.

Zedenmisdrijf. — Houden van huis van ontucht of prostitutie. — Geen bijzonder opzet vereist.

Artikel 370bis, 2° W. v. S., zijnde artikel 2, 2° der wet van 21 Augustus 1948 tot afschaffing van de officiële reglementering van de prostitutie, vereist geen bijzonder opzet van hem, die een huis van ontucht of van prostitutie houdt; het is voldoende dat hij de wil heeft gehad het feit te plegen en de gevolgen daarvan te verwezenlijken, zonder dat rekening dient te worden gehouden met de beweegredenen, die hem er toe hebben gebracht.

Lommaert.

Gelet op het bestreden arrest de 16 October 1952: gewezen door het Hof van Beroep te Brussel;

over het eerste middel; schending van artikel 380 bis, 2° van het Strafwetboek, zijnde artikel 2, 2° der wet van 21 Augustus 1948 tot afschaffing van de officiële reglementering van de prostitutie, doordat het bestreden arrest de termen van deze wetsbepaling heeft miskend door de veroordeling van aanlegster uit te spreken zonder vast te stellen dat deze de ontucht of de prostitutie had gewild wanneer zij kamers verhuurde aan algemeen bekende prostituées van hun klanten vergezeld, dan wanneer de wetgever, als essentiële voorwaarde van het wanbedrijf, het feit heeft vereist dat de logementhouder de ontucht of de prostitutie van de toevallige huurders zou gewild hebben, en dan wanneer, in werkelijkheid, aanlegster geen ander oogmerk had dan kamers aan de eerste de beste te verhuren;

overwegende dat de in het middel bedoelde wetsbepaling geen bijzonder opzet vereist van hem die een huis van ontucht of van prostitutie houdt; dat het volstaat dat deze laatste de wil heeft gehad het feit te plegen en er de gevolgen van te verwezenlijken, zonder dat rekening dient te worden gehouden met de beweegredenen, die hem er hebben toe gebracht;

Overwegende dat om feitelijke motieven, welke behoren tot de in cassatie onaanastbare beoordeling van de rechter over de grond, het bestreden arrest vastgesteld heeft, dat de door aanlegster beheerde instelling een huis van ontucht was; dat aanlegster met kennis van zaken handelde en dat haar gedragingen opzettelijk waren en zij daarvan een gewoonte maakte;

dat het arrest also de wet juist heeft toegepast;

dat het middel niet kan aangenomen worden;

Over het tweede middel: schending van artikel 97 der Grondwet, doordat het bestreden arrest door namelijk vast te stellen, dat aanlegster niet onwetend

was van de aard van de inrichting, in het beheer waarvan zij heeft toegestemd, en dat zij kamers aan enige algemeen bekende prostituées is blijven verhuren, niet behoorlijk aanlegsters conclusies heeft beantwoord, terwijl deze had aangevoerd dat zij in feite gewoonlijk, geen kamers in huur gaf aan prostituées, doch dat deze verhuring geschiedde even zoals aan de eerste de beste;

Overwegende dat het arrest er op wijst dat aanlegster erin toegestemd heeft eerst gedeeltelijk, onder de leiding van de genaamde Verheye, de inrichting te beheren en daarna alleen tijdens de opsluiting van deze laatste ter uitvoering van de hem opgelegde straf om hetzelfde huis van prostitutie en van ontucht geëxploiteerd te hebben; dat zij is voortgegaan kamers te verhuren aan enige algemeen bekende prostituées, die de inrichting geregeld bezochten, en hun bedrijf uitoefenden en somtijds zelfs er hun klanten ronselden; dat zij aan deze cliënteel verschillende voorwerpen is blijven leveren, welke ten overvloede het bewijs leveren van de aard van de alzo geëxploiteerde inrichting; dat uit de verklaringen van aanlegster zelve tijdens het voorbereidend onderzoek en nog meer uit die van zekere getuigen blijkt, dat deze gedragingen opzettelijk waren en verdachte daarvan een gewoonte maakte;

Overwegende dat deze in cassatie onaanastbare vaststellingen van het arrest een voldoende antwoord zijn op aanlegsters conclusies;

Dat het middel in feite niet opgaat;

Om die redenen,

Verwerpt de voorziening;

Veroordeelt aanlegster tot de kosten.

HOF VAN VERBREKING

2e Kamer. — 3 Maart 1953

Voorzitter : M. Giroul.

Raadsheer-verslaggever : M. Daubresse.

Advocaat-Generaal : M. Ganshof van der Meersch.

Belastingen. — Betekenis van art. 1 § 2 van de Wet van 21 Juni 1927, betreffende de belastingaanslagen ten laste van koloniale vennootschappen en firma's.

Artikel 1 § 2 van de Wet van 21 Juni 1927, betreffende de belastingaanslagen ten laste van de koloniale vennootschappen en firma's, moet in deze zin worden uitgelegd, dat niet tot de belastbare grondslag behoren de in de Kolonie binnen vijf jaar geïnvesteerde reserves. Al komen deze reserves in geval van ophouden der investering onder de belasting te vallen, is het dan evenwel onder de belasting, die van kracht is ten tijde van dat ophouden.

Hieruit vloeit voort dat de door een Congolese vennootschap gedurende de boekjaren 1947 en 1948

in de Kolonie geïnvesteerde reserves zelfs in geval van ophouden der investering niet belastbaar zullen worden als tijdens deze jaren verkregen inkomsten. In dergelijk geval worden zij krachtens voormeld art 1 § 2 enkel belast als inkomsten, verkregen gedurende het jaar, in de loop waarvan de investering een einde zal hebben genomen. Eerst dan zullen zij met de belastbare reserves van laatstbedoeld jaar het geheel der niet uitgekeerde inkomsten kunnen uitmaken, waarvan bij toepassing van art. 52 §§ 1 en 6 der samengeschatte wetten op de Inkomstenbelastingen de in de loop van hetzelfde jaar reeds aangeslagen inkomsten zullen kunnen worden afgetrokken.

Belgische Staat (Minister van Financiën)
t/ Congolese P. V. B. A. Minoteries du Katanga.

Gelet op het bestreden arrest, d. d. 18 Juni 1951 gewezen door het Hof van Beroep te Brussel;

Over het enig middel, eerste onderdeel: schending van de artikelen 97 en 112 van de Grondwet, 52, paragrafen 1 en 6 van de wetten op de inkomstenbelastingen, samengeschatte bij Besluit van de Regent van 15 Januari 1948 en 1, 2e paragraaf, van de wet van 21 Juni 1927, doordat het bestreden arrest aan de administratie van financiën het recht ontzegt om als niet uitgekeerde winsten naar de zin van artikel 52, 6e paragraaf voormeld aan te zien de gereserveerde winsten van de boekjaren 1947 en 1948, welke in de Kolonie werden geïnvesteerd en ten gevolge van deze investering van de bedrijfsbelasting werden vrijgesteld, krachtens artikel 1, 2e paragraaf, van de wet van 21 Juni 1927, zulks terwijl de bijzondere maatregel van vrijstelling waarin bij laatstvermelde bepaling is voorzien, geen weerslag kan hebben op het vaststellen van de belastbare grondslag, zoals deze is omschreven in de artikelen 25 tot 32 van bovenvermelde samengeschatte wetten, en dienvolgens op de toepassing op deze grondslag van de aftrekkingen, toegestaan bij de 1ste en 6de paragraaf van artikel 52 van dezelfde samengeschatte wetten:

Overwegende dat het bestreden arrest er op wijst:

1. dat verweerster onderworpen is aan het stelsel van de wet van 21 Juni 1927 betreffende de belastingaanslagen op de koloniale vennootschappen en firma's;

2. dat zij bezwaarschriften heeft ingediend, strekkende om het bedrag der uitgekeerde inkomsten van de dienstjaren 1948 en 1949 (boekjaren 1947 en 1948) te doen aftrekken de in de loop dezer dienstjaren reeds aangeslagen netto-inkomsten;

3. dat de gereserveerde winst, dit wil zeggen de niet uitgekeerde inkomsten, van elk dezer dienstjaren volledig is geïnvesteerd in de loop van de dienstjaren, gedurende welke zij werd behaald;

Overwegende dat artikel 1, paragraaf 2, van de wet van 21 Juni 1927 bepaalt dat de bedrijfsbelasting wordt geheven tegen het gewone percentage op het overschot der winsten, behoudens vrijstelling van de in de Kolonie binnen vijf jaar geïnvesteerde reserves en dat, ingeval de investering ophoudt, deze reserves onderworpen zijn aan de belasting, welke op het ogenblik der ophouding van kracht is;

Overwegende dat aanlegger staande houdt dat de vrijstellingsmaatregel, waarin bij deze wetbepaling is voorzien, geen weerslag kan hebben op het vaststellen van de belastbare grondslag, om daaruit af te leiden dat, niettegenstaande de vrijstelling, de in de Kolonie geïnvesteerde reserves dienen te worden aangezien als belastbare inkomsten en dat dienvolgens van deze niet uitgekeerde inkomsten allereerst dienen te worden

afgetrokken de in de loop van hetzelfde dienstjaar reeds aangeslagen inkomsten;

Overwegende dat in de samengeschatte wetten op de inkomstenbelastingen, onder meer om in artikel 4 zekere eigendommen vrij te stellen van de grondbelasting de wetgever de term «vrijstelling» en in de Franse tekst zonder onderscheid «exemption» en «exonération» bezigt;

Overwegende dat artikel 1, 2de paragraaf, van de wet van 21 Juni 1927 behoort te worden geïnterpreteerd in deze zin, dat niet in de belastbare grondslag vallen de in de Kolonie binnen vijf jaar geïnvesteerde reserves;

Overwegende dat, al komen deze reserves in geval van ophouding der investering onder de belasting te vallen, het dan evenwel is onder de belasting, welke van kracht is ten tijde dezer ophouding, dat zij eventueel vallen;

Overwegende dat hieruit voortvloeit dat de door verweerster in de Kolonie gedurende de boekjaren 1947 en 1948 geïnvesteerde reserves, zelfs in geval van ophouding der investering, niet belastbaar zullen worden als tijdens deze jaren verwezenlijkte inkomsten; dat zij, in dergelijk geval, krachtens bovenvermeld artikel 1, paragraaf 2, enkel onder belasting vallen als inkomsten, opgeleverd door het jaar, in de loop waarvan de investering een einde zal genomen hebben; dat zij eerst dan met de belastbare reserves van laatstbedoeld jaar het geheel der niet uitgekeerde inkomsten zullen kunnen uitmaken, waarvan bij toepassing van artikel 52, paragrafen 1 en 6 der samengeschatte wetten de in de loop van hetzelfde jaar reeds aangeslagen inkomsten zullen kunnen worden afgetrokken;

Waaruit volgt dat het eerste onderdeel van het middel naar recht faalt;

Om die redenen:

Verwerpt de voorziening;

Veroordeelt aanlegger tot de kosten.

RAAD VAN STATE

7e Kamer. — 18 Juni 1953.

Zetel: M. Suetens, Eerste Voorzitter en
M.M. Somerhausen en Van Bunnan (verslaggever).
Auditoraat: M. Depondt, auditeur.

1. Raad van State. — Geschil nietigverklaring. — Akte vatbaar voor beroep. — Weigering (1 en 2).
2. Rechtspleging. — Verzoekschrift. — Voorwerp (3).
3. Rijkspersoneel. — Bevordering. — Algemene regelen (4 en 5).
4. Talen in Bestuurszaken. — Rijksbesturen (4 en 5).
5. Rechtspleging. — Verzoekschrift. — Termijnen. 6 tot 9).
6. Rechtspleging. — Tussenkost. (10).

1. De weigering van de directieraad, de benoeming van een personeelslid bij medetrekking om taalredenen voor te stellen, is vatbaar voor beroep tot nietigverklaring.

2. Dit is ook het geval met de akte, waarbij de Minister aan de directieraad doet weten dat een door hem gedane benoeming naar keuze en niet om taalredenen is geschied en dat de teleurgestelde verzoeker derhalve niet kan beschouwd worden als om die reden voorbijgegaan en aanspraak maken op benoeming bij medetrekking.

3. Een verkeerde qualificatie van de bestreden akte (niet de identiteit van die akte wordt hier betwist) brengt niet mede dat het verzoekschrift niet ontvankelijk is.
4. Om een benoeming bij medetrekking om taalredenen te vragen kan een personeelslid zich slechts op het besluit van de Regent van 28 April 1947 beroepen, wanneer hij verstoken werd van een bevordering die hij zou bekomen hebben, was de wet van 28 Juni 1932 niet moeten toegepast worden.
Dit is het geval niet wanneer de benoeming van het personeelslid, dat hem voorbijgegaan is, slechts in overtal is geschied ten einde een taaladjunct aan te stellen bij een eentalig ambtenaar.
5. De benoeming van een personeelslid van de andere taalrol volstaat niet om te bewijzen dat het aangewezen personeelslid, dat door de directieraad werd voorgedragen, om taalredenen is voorbijgegaan.
Daar de verzoeker dat voorbijgaan niet bewijst, is er grond om de bewering van de Minister, volgens welke de benoeming uitsluitend naar keuze is geschied, te aanvaarden.
6. De termijn voor het bestrijden van een bekendgemaakte akte gaat in met de bekendmaking en niet met het tijdstip waarop voor de verzoeker het belang bij het vorderen der nietigverklaring van die akte zou ontstaan.
7. Een onregelmatigheid, die dagtekent van na een benoeming, heeft niet tot gevolg der termijnen, binnen welke die akte kan worden aangevallen, te verlengen.
8. Het gemis van motivering van een akte, die niet moet gemotiveerd zijn, kan niet beschouwd worden als een vermomming van de draagwijdte van die akte, waardoor de termijn voor beroep tot nietigverklaring verlengd wordt.
9. Een beroep op de beter ingelichte overheid stuit de termijn niet, wanneer het geen aanleiding heeft gegeven tot een door een nieuwe beslissing gevolgd nieuw onderzoek van de zaak.
10. Daar de tussenkomst de beslissing in de zaak niet mag vertragen, is er geen grond om onderzoeksmaatregelen te bevelen omtrent middelen door de tussenkomende partij tot staving van de hoofdeis aangevoerd.

Marechal t/ Belgische Staat (Minister van Verkeerswezen).

Gezien het verzoekschrift, de 2 Februari 1951 ingediend door Gaston Marechal, directeur bij het Bestuur van Posterijen ;

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst, de 29 November 1952 ingediend door Elie Strymes, directeur bij het Bestuur van Posterijen ;

Gelet op het bevel van 12 December 1952 dat dit verzoekschrift ontvankelijk verklaart ;

Ten aanzien van de hoofdeis :

Overwegende dat het verzoek in de eerste plaats strekt tot :

1° vernietiging van de ministeriële beslissing die mij de 7 December 1950 bij schrijven nr 5862 van de Directeur-generaal van Posterijen is medegedeeld, zeggend : « bevestigd wordt dat U niet te beschouwen zijt als om taalredenen voorbijgegaan door de H. Lemmens met het oog op een benoeming door medetrekking » ;

2° vernietiging van de ministeriële beslissing die mij de 7 December 1950 bij genoemd schrijven nr 5862 is medegedeeld, zeggend : « taaloverwegingen hebben bij de benoeming van de h. Vaernewijck niet gespeeld, en die benoeming kan dus geen aanleiding zijn tot medetrekking om taalredenen » ;

Wat de ontvankelijkheid betreft :

1. Over het eerste voorwerp van de hoofdeis :

Overwegende dat de tegenpartij betoogt dat de bestreden beslissing niet van de Minister uitgaat en dus niet als een ministeriële beslissing kan worden aangemerkt ;

overwegende dat de brief van 7 December 1950, door Directeur-generaal Pineux aan verzoeker gericht, zegt :

« Ingevolge uw schrijven van 3 October ll. aan de H. Voorzitter van de directieraad... en uw verhoor tijdens de vergadering van die raad op 13 dito, heb ik de eer U te berichten :

3° dat bevestigd wordt, dat U niet te beschouwen zijt als om taalredenen voorbijgegaan door de Heren Lemmens en Deridder met het oog op een benoeming door medetrekking... » ;

overwegende dat deze passus uit genoemde brief van 7 December 1950 het standpunt van de directieraad geeft ; dat aldus de bestreden akte niet als een ministeriële beslissing kan worden aangemerkt ;

overwegende dat verzoeker in bijkomende orde betoogt dat de brief van 7 December 1950 een voor vernietiging vatbare akte inhoudt, met name de althans impliciete beslissing waarbij de directieraad weigert, verzoeker voor de graad van bestuursdirecteur bij medebetrekking om taalredenen voor te dragen ingevolge de benoeming van Lemmens ; dat volgens de tegenpartij die brief alleen gegevens bevat als antwoord op een vraag om inlichting van verzoeker ;

overwegende dat het terzake wel een weigeringsbeslissing betreft, welke de directieraad heeft genomen ingevolge protest en aandringen van de verzoeker om dat college er toe te bewegen, hem voor een benoeming bij medetrekking om taalredenen voor te dragen ; dat het beroep ontvankelijk is ;

overwegende dat de tegenpartij aanmerkt, dat verzoeker de vernietiging van een ministeriële beslissing vraagt, en niet van een beslissing van de directieraad ;

overwegende dat verzoeker de vernietiging van een duidelijk bepaalde akte vordert ; dat de verkeerde qualificering van die akte niet medebrengt dat de eis niet ontvankelijk is ;

2. Over het tweede voorwerp van de hoofdeis :

Overwegende dat de brief van 7 December 1950 zegt : « Ingevolge uw schrijven van 3 October ll. aan de H. Voorzitter van de directieraad... en uw verhoor tijdens de vergadering van die raad op 13 dito, heb ik de eer U te berichten :

2° dat, volgens een aan de raad medegedeelde ministeriële beslissing, door de H. Kabinetschef ondertekend, geen taaloverwegingen bij de benoeming van de H. Vaernewijck hebben gespeeld, en dat die benoeming geen aanleiding kan zijn tot medetrekking om taalredenen... » ;

overwegende dat bewuste ministeriële beslissing een nota van het Kabinet van de Minister van 31 October 1950 is, in volgender voege geredigeerd : « De H. Vaernewijck is tot bestuursdirecteur bij het Postcheckambt benoemd overeenkomstig het advies van de direc-

tieraad, die hem boven de H. Marechal verkoos, zodat laatstgenoemde bij die gelegenheid niet om taalredenen is voorbijgegaan »;

overwegende dat volgens de tegenpartij de aangevalen ministeriële beslissing niet een voor vernietiging vatbare akte vormt, vermits het daarin eenvoudige inlichtingen betreft welke de Kabinetschef namens de Minister aan de directieraad heeft verstrekt ingevolge dezes vraag om nadere gegevens; dat de tegenpartij hieraan toevoegt, dat men in het dossier vergeefs zou zoeken naar enige vraag om van de bevoegde overheid een benoeming of een beslissing in welke zin ook te bekomen;

overwegende dat een voordracht van de directieraad om verzoeker te benoemen in hoofdzaak afhing van het antwoord dat de Minister, eens over de aanspraken van Marechal ingelicht, zou geven op de vraag of de belanghebbende om taalredenen was voorbijgegaan, en dienvolgens voor benoeming bij medetrekking in aanmerking kwam;

dat aldus de nota van 31 October 1950 niet alleen is op te vatten als een antwoord op een vraag om inlichtingen, maar ook en vooral als een beslissing die impliciet de aanspraken van verzoeker afwijst, vermits uit de ministeriële nota bleek dat de voorwaarden om bij de medetrekking benoemd te worden niet vervuld waren en dat derhalve zodanige benoeming niet kon plaats hebben; dat het beroep tegen de bestreden ministeriële beslissing ontvankelijk is;

Wat de grond der zaak betreft :

1. Over het eerste voorwerp van de hoofdeis :

Overwegende dat op de 610^e lijst met bevorderingsvoordrachten van 22 November 1949 een voordracht van verzoeker tot de graad van bestuursdirecteur voorkwam, benevens een voordracht van Lemmens voor dezelfde graad, als taaladjunct bij toepassing van artikel 4, § 3, van de wet van 28 Juni 1932; dat Lemmens, bij koninklijk besluit van 5 Augustus 1950 tot bestuursdirecteur in overtal werd benoemd met ingang van 31 October 1949; dat luidens artikel 2 van dat besluit, « Lemmens, met die graad, de betrekking van adviseur (schaal VII A), als adjunct van de directeur-generaal, zal bekleden »; dat luidens de inleiding van het besluit de benoeming gedaan werd : « Gelet op de noodzakelijkheid een taaladjunct aan te stellen bij de eentalige Franse directeur-generaal »;

overwegende dat verzoeker zich beroept op het besluit van de Regent van 28 April 1947 behoudende, in het kader van het nieuw geldelijk statuut van het door de Staat bezoldigd personeel, de waarborgbepalingen genomen ten voordele van de beambten die in hun loopbaan mochten voorbijgegaan zijn om redenen van taalkundige aard; dat luidens artikel 1, eerste lid, van dat besluit : « de ambtenaren en beambten der middenbesturen van de Staat in dienst op het ogenblik van het inwerkingtreden van de wet van 28 Juni 1932, die mochten verstoken zijn van een bevordering welke zij zouden bekomen hebben, zo men niet genoodzaakt ware geweest de toepassing der wet te verzekeren, als overtalligen dezelfde promotie mogen bekomen. »;

overwegende dat, was de wet van 28 Juni 1952 niet moeten toegepast worden, geen benoeming tot overtallig bestuursdirecteur om het ambt van taaladjunct te vervullen zou hebben plaats gehad; dat verzoeker zich derhalve niet op genoemde bepaling van het besluit van de Regent van 28 April 1947 kan beroepen om een benoeming bij medetrekking om taalredenen te vragen, aangezien hij niet verstoken werd van een

bevordering die hij zou bekomen hebben, was de wet van 1932 niet moeten toegepast worden;

overwegende dat verzoeker evenwel beweert voor een herclassificatie om taalredenen in aanmerking te komen omdat Lemmens zou zijn benoemd met overtreding van artikel 72 van het statuut van het Rijkspersoneel en hogere prerogatieven zou hebben ontvangen dan aan het ambt van taaladjunct zijn verbonden; dat Lemmens namelijk, ofschoon hij de plaats van adviseur bekleedt, in feite, althans volgens verzoeker, alle bevoegdheden van een bestuursdirecteur bezit en o.m. in de directieraad zitting heeft;

overwegende dat die gegevens, zij mogen nog juist zijn, niet terzake dienstig zijn, aangezien zij niet het bewijs aanbrengen dat verzoeker zou zijn verwijderd van een bevordering die hij zou bekomen hebben was de wet van 28 Juni 1932 niet moeten toegepast worden;

overwegende dat verzoeker niet bewijst dat er feiten zijn die een machtsafwending zouden vormen;

2. Over het tweede voorwerp van de hoofdeis :

Overwegende dat de nota van het Kabinet van de Minister van 31 October 1950, aan de directieraad gericht, luidde : « De H. Vaernewijck is tot bestuursdirecteur bij het Postcheckambt benoemd overeenkomstig het advies van de directieraad, die hem boven de H. Maréchal verkoos, zodat laatstgenoemde bij die gelegenheid niet om taalredenen is voorbijgegaan »; dat in een nota van 14 November 1950, de secretaris-generaal, voorzitter van de directieraad, de volgende rechtzetting aan de Minister deed geworden : « Het is juist, dat de directieraad de H. Vaernewijck voor de betrekking van bestuursdirecteur bij het Postcheckambt heeft voorgedragen, doch alleen omdat hij toen veronderstelde dat de H. Maréchal voor het ambt van bestuursdirecteur in de directie personeel zou worden aangesteld. Zeker is dat de directieraad, had hij geweten dat die aanstelling niet zou plaats hebben, de H. Maréchal voor de leiding van het Postcheckambt zou hebben voorgedragen »;

Overwegende dat verzoeker betoogt dat de directieraad de candidatuur van Vaernewijck voor een benoeming tot bestuursdirecteur met ingang van 31 Januari 1950 alleen in aanmerking heeft genomen voor het geval dat verzoeker met ingang van 31 October 1949 een zelfde bevordering zou hebben gekregen; dat de directieraad aldus erkende dat verzoeker meer recht had om bevorderd te worden dan Vaernewijck; dat de beslissing van 31 October 1950 derhalve op een verkeerde grond berust; dat de aan Vaernewijck gegeven voorkeur alleen hierdoor te rechtvaardigen is, dat men de Vlaamse vertegenwoordiging in het kader van de ambtenaren-generaal heeft willen verruimen, hetgeen tot gevolg moest hebben dat verzoeker in overtal tot de graad van bestuursdirecteur benoemd werd; dat verzoeker zich te dien aanzien beroept op een advies van 25 Januari 1952, door de permanente commissie voor taaltoezicht uitgebracht ingevolge een door Maréchal op 6 Februari 1951 ingediende klacht wegens voorbijgang om taalredenen door Vaernewijck;

Overwegende dat uit de notulen van de beraadslagingen van genoemde commissie blijkt dat, naar het advies van de Waalse leden, het taalevenwicht in het kader van de ambtenaren-generaal niet bestond toen Vaernewijck werd bevorderd en de bevordering van Vaernewijck in de eerste plaats bedoeld was om dat evenwicht tot stand te brengen; dat zij hieraan toevoegden dat, zelfs in de veronderstelling dat het evenwicht vóór de bevordering bestond, Maréchal het volle recht op een benoeming in overtal behield, aan-

gezien hij vóór Vaernewijck gerangschikt was; dat volgens de Vlaamse leden daarentegen het evenwicht reeds vóór de bevordering was bereikt en dat het derhalve de taak van de benoemende overheid was, een beslissing te nemen, ofschoon, steeds volgens hen, wellicht te betreuren viel dat de orde van de door de directieraad opgermaakte rangschikking niet was gevolgd; dat de commissie onder die voorwaarde de 25e Januari 1952 nam met het advies: dat «het gemakkelijker zou zijn te oordelen of er voorbijgang om taalredenen is of niet, indien de bevorderingsbesluiten behoorlijk gemotiveerd werden» en dat «de billijkheid en de geest van de wet gebieden toepassing te maken van artikel 1 van het besluit van de Regent van 28 April 1947, indien men rekening houdt met de inlichtingen die in onderhavig geval verstrekt werden»;

Overwegende dat het bewijs van de voorbijgang om taalredenen terzake niet kan worden afgeleid uit het feit dat het advies van de directieraad niet is opgevolgd en dat de Minister de redenen van zijn beslissing niet heeft te kennen gegeven; dat de gegevens waarop de permanente commissie voor taaltoezicht voor haar advies heeft gesteund, evenmin als de overige gegevens van het dossier zo zijn, dat met voldoende zekerheid kan worden uitgemaakt of Vaernewijck, in strijd met de beweringen van de Minister, wel degelijk om taalredenen zou zijn benoemd;

Overwegende dat verzoeker eveneens beweert dat de bestreden beslissing de wet overtreedt, voor zover zij het door artikel 9, § 4, van de wet van 28 Juni 1932 vereiste evenwicht tussen de twee taalgroepen in het gedrang brengt, dat een onevenwicht ten nadele van de ambtenaren van de Franse rol bestond, dat dit onevenwicht nog verscherpt werd door de benoeming van Vaernewijck, dat de tegenpartij dit onevenwicht had moeten milderen door verzoeker in overtail te benoemen;

Overwegende dat dit middel niet gegrond is; dat verzoeker immers geen aanspraak op een benoeming kon maken, zolang niet bewezen was dat hij om taalredenen was voorbijgegaan;

Overwegende dat verzoeker niet bewijst dat er feiten zijn die een machtsafwendung zouden vormen;

Ten aanzien van de bijkomende eis :

Overwegende dat het verzoekschrift in bijkomende orde strekt tot :

1° vernietiging van het koninklijk besluit van 5 Augustus 1950, waarvan een uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 10 Augustus 1950 is bekendgemaakt, houdende benoeming van Lemmens tot de graad van overtaill bestuursdirecteur met ingang van 21 October 1949;

2° vernietiging van het koninklijk besluit van 5 Augustus 1950, waarvan een uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 10 Augustus 1950 is bekendgemaakt, houdende benoeming van Vaernewijck tot de graad van bestuursdirecteur met ingang van 31 Januari 1950;

Overwegende dat de tegenpartij inroept dat het beroep tegen deze twee besluiten eerst de 2e Februari 1951, dus te laat is ingesteld;

Overwegende dat verzoeker in de eerste plaats bevoogt dat de termijn van beroep pas is ingegaan bij de ontvangst van de brief van 7 December 1950 met het bericht dat hij niet in aanmerking kwam voor benoeming bij medetrekking; dat het belang van de verzoeker om de benoemingen te bestrijden eerst dan zou zijn ontstaan;

Overwegende dat dit middel niet in aanmerking komt; dat de termijn om een bekendgemaakte akte te bestrijden ingaat met de bekendmaking, en niet met het tijdstip waarop voor de verzoeker het belang ontstaat om de nietigverklaring van die akte te vorderen;

Overwegende dat verzoeker in de tweede plaats aanvoert dat hij over de inhoud van de bestreden besluiten, d.i. over hun gevolgen, voor zijn loopbaan, eerst nauwkeurig is ingelicht, nadat hem de 7e December 1950 kennis was gegeven dat zijn herclassificatie door een benoeming bij medetrekking om taalredenen geweigerd was; dat hij hieraan toevoegt dat de termijn van beroep is verlengd, omdat de draagwijdte van de bestreden besluiten zou vermoed zijn, hetgeen — althans wat Lemmens betreft — hieruit blijkt, dat deze laatste het recht heeft gekregen om verzoekers' aanspraken op bevordering in de directieraad te bespreken, van welk feit Maréchal eerst in de loop van het tegenwoordige geding kennis kreeg, dat zodanig recht in strijd is, enerzijds met het bepaalde in artikel 2 van het benoemingsbesluit : «Hij zal met die graad (van bestuursdirecteur) de betrekking van adviseur bekleden, als adjunct bij de directeur-generaal», en anderzijds met het besluit van de Regent van 20 Juni 1946 waarvan het verslag zegt, dat de ambtenaar, die tot een hogere graad wordt benoemd ingevolge een aanstelling tot taalladunct, als «te hoog gewaardeerd» moet beschouwd worden, dat verder, wat Vaernewijck betreft, zijn benoemingsbesluit in zover vermoed is dat het geen motivering bevat tot verklaring waarom hij boven verzoeker werd verkozen, dat verzoeker van de werkelijke draagwijdte van het besluit tot benoeming van Vaernewijck onkundig bleef tot de kennisgeving op 7 December 1950;

Overwegende dat, zelfs in de veronderstelling dat Lemmens zonder recht zitting heeft in de directieraad, hieruit dan nog niet zou volgen dat de draagwijdte van het benoemingsbesluit van Lemmens vermoed is, maar alleen dat de directieraad onregelmatig is samengesteld; dat deze onregelmatigheid dagtekent van na de benoeming, geen verlenging zou medebrengen van de termijn binnen welke de benoeming kan worden aangevallen;

Overwegende, wat Vaernewijck betreft, dat de bevoegde overheid niet verplicht was de redenen van die benoeming op te geven; dat niet kan worden aangenomen dat dit gemis van motivering de draagwijdte van het besluit zou hebben vermoed;

Overwegende dat verzoeker in de derde plaats bevoogt dat de termijn van zestig dagen zou zijn gestuit door een beroep op de beter ingelichte overheid, welk beroep een nieuwe maatregel vanwege die overheid zou hebben veroorzaakt; dat verzoeker zich te dien aanzien beroept op drie brieven die hij op 11 Augustus, 23 Augustus en 3 October 1950 aan de directieraad heeft gericht en waarin hij er zich o.m. over beklagt door drie ambtenaren van de Vlaamse rol te zijn voorbijgegaan, hiervoor geen morele of materiële vergoeding te ontvangen en niet in aanmerking te komen voor een voordracht tot benoeming bij medetrekking;

Overwegende dat bedoelde brieven, waarop geen nieuw onderzoek van de zaak is gevolgd met een nieuwe beslissing in verband met de door de bestreden besluiten gedane benoemingen, niet kunnen worden geacht de termijn te hebben gestuit;

Overwegende dat het beroep tegen de koninklijke besluiten van 5 Augustus 1950 te laat is gekomen, omdat het ingesteld werd meer dan zestig dagen na 10 Augustus 1950, op welke datum zij bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad werden bekendgemaakt;

Ten aanzien van de tussenkomst :

Overwegende dat de tussenkomende partij zich bij de tegenpartij aansluit om verwerping van de hoofdeis van Maréchal te vorderen; dat deze vordering zonder voorwerp wordt;

Overwegende dat de tussenkomende partij, met het oog op de vernietiging van de koninklijke besluiten van 5 Augustus 1950 tot benoeming van Lemmens en Vaernewijck, o.m. onderzoeksmaatregelen vraagt; dat luidens artikelen 54, derde lid, van het besluit van de Regent van 23 Augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging vóór de afdeling administratie van de Raad van State, de tussenkomst de beslissing in de zaak niet mag vertragen;

Besluit :

Artikel 1.

Het door Maréchal ingediende verzoek wordt verworpen.

Artikel 2.

Het verzoek tot tussenkomst wordt niet ingewilligd voor zover het strekt tot vernietiging van de koninklijke besluiten van 5 Augustus 1950 houdende benoeming van Lemmens en Vaernewijck.

Artikel 3.

De kosten, bepaald op 700 frank, komen ten laste van verzoeker tot een beloop van 300 frank, en ten laste van de tussenkomende partij tot een beloop van 400 frank.

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

8e Kamer. — 6 Juni 1953.

Voorzitter : M. Hodüm.

Raadsheren : M.M. Mechelynck-Masson en Marechal.

Advocaat-Generaal : M. Stryckmans.

Advocaten : Mrs J. Marck, Van Gestel en G. Tielemans.

1. Burgerlijke Rechtsvordering. — Oproeping in vrijwaring. — Vereiste voor ontvankelijkheid daarvan.
2. Wegenverkeer. — Plotseling oversteken van een wielrijder is een onvoorzienbare hindernis. — Geen hoofdweg door een uit een secundaire weg komende « feitelijke voorrang ».

1. Een oproeping in vrijwaring is niet ontvankelijk, indien tussen de oproeper en de opgeroepene geen rechtsband bestaat, die basis kan zijn van een vordering in vrijwaring.
2. Voor een op een hoofdweg rijdende bestuurder van een motorrijtuig is een plotseling uit een secundaire weg op de hoofdweg uitkomend wielrijder een niet voorzienbare hindernis. Aan de autobestuurder kan niet worden verweten, dat hij heeft verzuimd bij een kruispunt de uiterste rechterzijde van de rijweg te houden en de linkerhelft vrij te laten, wanneer blijkt dat de naar links uitwijkende beweging van de auto enkel werd teweeggebracht door het wederrechtelijk opdagen en het oversteken van de weg door een fietser en derhalve slechts te wijten was aan de normale reflexbeweging van de autobestuurder, die vermijden wou de fietser aan te rijden, of ten minste de gevolgen van de aanrijding te beperken.

Overigens strekt de voorrang van de gebruiker van de hoofdweg zich over de gehele breedte van de weg uit.

De wielrijder, die het roekeloos waagt de hoofdweg nog over te steken, ofschoon een motorrijtuig daarop komt aangereden, handelt in strijd met de hem bij artikel 54, lid 1 en 2 van het Algemeen Wegenverkeersreglement opgelegde verplichting. Er kan dan geen sprake zijn van zgn. « feitelijke prioriteit »; het gaat niet op dat begrip « feitelijke prioriteit » opnieuw in te voeren door ingewikkelde berekeningen te maken op broze elementen, ontleend aan de vermoedelijke stand der rijtuigen, en door te beweren dat een stuurbeweging naar rechts in plaats van naar links het ongeval had kunnen voorkomen.

Een tot voorrang gerechtigde weggebruiker behoeft helemaal geen stuurbeweging naar links of naar rechts uit te voeren, indien de gebruikers van een secundaire weg hem overeenkomstig hun plicht de doorgang vrij laten.

Belgische Staat - Vermeersch t/
Wijs en Van den Eynden.

Gezien het in regelmatige vorm overgelegde vonnis, op tegenspraak tussen partijen gewezen door de Rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen in dato 20 September 1950;

Gezien de akte van beroep, betekend bij exploit van deurwaarder Raymond Vyt, dd. 8 November 1950; Overwegende dat het beroep regelmatig naar de vorm binnen de wettelijke termijn werd ingesteld;

Ontvankelijkheid :

Overwegende dat de door de Belgische Staat en Vermeersch tegen Van den Eynde bij dagvaarding dd. 28 November 1949 ingestelde vordering dient aangezien te worden tevens als oproeping in vrijwaring en als oproeping in tussenkomst;

Dat in zoverre bedoelde vordering, in haar motivering althans, als oproeping in vrijwaring ingesteld werd, zij niet ontvankelijk diende verklaard te worden, daar er tussen enerzijds de Belgische Staat en/of Vermeersch en anderzijds Van den Eynden geen rechtsband bestaat, die tot basis zou kunnen dienen van een vordering in vrijwaring;

dat integendeel dezelfde vordering, in zover zij volgens het dispositief der dagvaarding dd. 28 November 1949 als oproeping in tussenkomst geldt, wel ontvankelijk is;

Overwegende dat bij dezelfde dagvaarding dd. 28 November 1949 de Belgische Staat (alleen) bij wijze van rechtstreekse eis Van den Eynden gedagvaard heeft tot betaling der som van 2.305 fr. wegens schade aan het militair voertuig merk « Jeep », dat deze som een vast bedrag uitmaakt, niet vatbaar voor verhoging; dat het beroep, wat betreft deze rechtstreekse eis althans, derhalve niet ontvankelijk is « defectu summae »;

Ten gronde :

Ten aanzien van de echtgenoten Somers-Wijs :

Overwegende dat vaststaat, en overigens door partijen niet wordt betwist, dat de militaire Jeep, bestuurd door Vermeersch, de hoofdweg bereed; dat het verkeersteken (fig. 7, tabel I van het Algemeen Wegenverkeersreglement), staande op de door Van den Eynden gevolgde Parkweg, inderdaad aanduidt dat deze een secundaire weg is ten opzichte van de Hooftvunderlei; dat Van den Eynden derhalve de voorrang diende te verlenen aan Vermeersch;

Overwegende dat oorspronkelijke aanleggers, thans

geïntimeerden Somers-Wijns, een fout van Vermeersch en of de Belgische Staat, Ministerie van Landsverdediging, behoren te bewijzen;

Dat tevensgeefs aan Vermeersch verweten wordt zijn snelheid niet derwijze te hebben geregeld om voor een voorzienbare hindernis te kunnen stilstaan; dat het plots uitkomen van Van den Eynden uit de Parkweg in weerwil van de regels op het verkeer tot de niet voorzienbare hindernissen dient te worden gerekend en als dusdanig beschouwd; dat trouwens niets toelaat te beweren dat de snelheid der Jeep, oordeelkundig door de eerste rechter geraamd op 50 km. per uur, gevaarlijk of overdreven zou zijn geweest met het oog op de plaatselijke toestand;

Dat verder bezwaarlijk aan Vermeersch kan worden verweten het verzuim om bij het kruispunt de uiterste rechterzijde van de rijweg te houden en de linkerhelft vrij te laten;

Dat immers uit de elementen van het nauwkeurig strafrechtelijk onderzoek kan worden afgeleid, dat de naar links uitwijkende beweging der Jeep enkel teweeg gebracht werd door het wederrechtelijk opdagen en het oversteken van de weg door de fietser Van den Eynden en derhalve slechts te wijten valt aan de normale reflex van de bestuurder, die de fietser wou vermijden of minstens de gevolgen van het ongeval wou beperken; dat geïntimeerde Somers-Wijns in alle geval in gebreke blijven te bewijzen of zelfs het aanbod te doen om te bewijzen, dat de Jeep niet de rechterzijde van de weg volgde vóór het ongeval zich aan het aftekenen was; dat overigens volgens een algemeen aangenomen rechtspraak de prioriteit van de gebruiker van de hoofdweg zich over heel de breedte van deze weg uitstrekt, dat uit hetgeen voorafgaat dient te worden besloten, dat geen bepaalde of voldoende gekenschetste fout van de bestuurder der Jeep werd bewezen, dat het oorzakelijk verband tussen de bevreemde fout en de schade ontbreekt;

Overwegende dat ten overstaan van deze ontstentenis van een vaststaande fout van Vermeersch er anderzijds bij nazicht van het strafrechtelijk onderzoek een reeks onbetwistbare fouten van de fietser Van den Eynden blijken aanwezig te zijn, welke ruim volstaan om het ongeval te verklaren;

Dat vaststaat dat de fietser Van den Eynden, niet-tegenstaande hij zich als voorrangsplichtige reenschap had gegeven, zoals hij zelf bekent, van het nakend opdagen van het militair voertuig, van de snelheid daarvan, en van het gevaar, dat hieruit voortspoot voor zijn eigen veiligheid, het nog roekeloos gewaagd heeft de hoofdweg over te steken, aldus de essentiële verplichting miskennende, hem opgelegd door artikel 54, alinea 1 en 2 van het reglement op het verkeer; dat het feit dat de Jeep en Van den Eynden tegelijkertijd aan de overkant van de weg (oostkant der Hoofdvunderlei) aangekomen zijn na een eind parallel te hebben gereden, bewijst dat de berekening van Van den Eynden in feite een misrekening is geweest en dat er derhalve zelfs van «feitelijke prioriteit» geen sprake was in de zin bedoeld bij artikel 54, alinea 2, Algemeen Wegenverkeersreglement;

Dat de fout van Van den Eynde des te groter voorkomt, daar hij zelf bekent wegens zijn oorlogsinvaliditeit van 80 % en zijn ziekelijke toestand niet vlug te been meer te zijn en langzaam te moeten rijden, terwijl hij anderzijds vermeldt dat hij dagelijks deze weg deed en bijgevolg goed wist dat het een «gevaarlijk kruispunt» was (zie zijn verklaring P.V. 2578/c Politie Deurne dd. 7-8-48); dat eindelijk Van den Eynden zijn fout tot het uiterste heeft ge-

dreven doordat hij tijdens het oversteken en bijna in het midden van de weg begon te vertragen en te aarzelen en dan toch heeft willen oversteken, toen het reeds te laat was in plaats van onmiddellijk naar rechts te zwenken; dat alzo het gemis aan koelbloedigheid van Van den Eynden na zijn gemis aan vooruitzicht de oorzaak is geweest dat Vermeersch zijn uitwijkende beweging nog meer heeft moeten uitbreiden met het bekende noodlottig gevolg;

Overwegende dat in bovenaangehaalde omstandigheden niet kunnen worden aanvaard de stelling noch de kundige berekeningen, in het bestreden vonnis vooropgezet; dat deze practisch erop neerkomen het begrip der «feitelijke prioriteit» terug in zwang te brengen door ingewikkelde berekeningen te maken over broze elementen, ontleend aan de vermoedelijke snelheid en approximatieve stand der voertuigen, en door te beweren dat een stuurbeweging naar rechts in plaats van naar links het ongeval had kunnen vermijden;

Dat een prioritaire weggebruiker helemaal geen stuurbeweging naar links of rechts moet uitvoeren, mits de secundaire weggebruikers hem de doorgang vrijlaten, zoals het hun plicht is;

Dat de verwijten, door de eerste rechter tot appellanten gericht, een vastere grond hadden gevonden, waren zij tot geïntimeerde Van den Eynden gericht; dat stellig Van den Eynden blijkt heeft gegeven van gemis aan aandacht, behendigheid en redelijk rijden, en hij het ongeval had kunnen vermijden door naar rechts te zwenken in plaats van de hoofdweg te blijven oversteken; dat het begrip der wettelijke prioriteit ingesteld werd juist om deze door de eerste rechter aangehaalde redenen, nl. dat het niet voldoende bewezen is dat de val van Van den Eynden door de Jeep werd veroorzaakt (cfr. eerste verklaring van Van den Eynden zelf), waarom bedoelde tegeneis met recht werd afgewezen;

Om deze beweegredenen,

Het Hof,

Rechtdoende op tegenspraak;

Alle verdere en strijdige besluiten verwerpend;

Gelet op artikel 24 der wet van 15 Juni 1935;

Gehoord in zijn eensluidend advies ter openbare terechtzitting gegeven, de heer Stryckmans, Advocaat-generaal;

Verklaart het hoger beroep van Vermeersch en de Belgische Staat tegen de partij Wijns-Somers ontvankelijk en gegrond, doet het bestreden vonnis dienvolgens te niet in zoverre het de eis der echtelieden Wijns-Somers gegrond heeft verklaard en Vermeersch en de Belgische Staat in solidum heeft veroordeeld tot betaling van de som van 32.177,45 fr. met de gerechtelijke intresten en de kosten, alsmede een deskundige heeft aangesteld om de bestendige en gedeeltelijke werkombekwaamheid te bepalen, wijzigende, verklaart deze eis ongegrond, wijst de consoorten Wijns-Somers ervan af en veroordeelt ze tot de kosten, uit deze eis in beide aanleggen gesproken; verklaart het beroep van Vermeersch en de Belgische Staat tegen Van den Eynden in de vordering in vrijwaring en in tussenkomst ontvankelijk; zegt de oorspronkelijke oproeping in vrijwaring niet ontvankelijk bij gemis aan enige rechtsband tussen partijen en de oproeping in tussenkomst ongegrond, bevestigt dienvolgens het bestreden vonnis op dit laatste punt en veroordeelt de Belgische Staat en Vermeersch in solidum tot de kosten van hoger beroep; uit deze oproeping in tussenkomst gesproken; verklaart het incidenteel beroep van Van den Eynden tegen de Belgische Staat en Vermeersch, bij

wedereis ingesteld tot betaling van de som van 12.600 fr. ontvankelijk en ongegrond, dienvolgens bevestigt het bestreden vonnis op dit punt en veroordeelt Van den Eynden tot de kosten uit het incidenteel beroep gesproken; verklaart het hoger beroep van de Belgische Staat tegen Van den Eynden betreffende de vordering bij rechtstreekse dagvaarding tot betaling van de som van 2.305 fr. niet ontvankelijk defectu summae, en veroordeelt de Belgische Staat tot de kosten, uit dit gedeelte van het hoofdberoep gesproken.

HOF VAN GEROEP TE GENT

2e Kamer. — 13 Mei 1953.

Voorzitter : M. Thienpont.

Raadsheren : M.M. Verougstraete en De Vreese.

Advocaat-Generaal : M. Matthijs.

Advocaten : Mrs A. Le Paige en Maillet.

1. **Woonplaats.** — **Handelaar kan twee woonplaatsen hebben : zijn privé-woonplaats en zijn handelswoonplaats.** — **Rechtsgeldige dagvaarding aan deze laatste woonplaats.**
2. **Aanneming van werk en scheidsrechterlijk beding.** — **Verwijzing in de aannemingsvoorwaarden naar algemene voorwaarden, die een scheidsrechterlijk beding bevatten.** — **Dit beding werkt voor de geschillen uit bedoelde aanneming.**

1. *Zo iemand in principe slechts één woonplaats kan hebben, nl. de plaats, waar hij zijn hoofdverblijf heeft (artikel 102 B.W.), moet deze regel wijken voor de werkelijkheid van onze tijd, die met zich brengt dat een handelaar twee woonplaatsen kan hebben; een privé-woonplaats, die het centrum is van zijn particuliere en familiebelangen, de plaats waar hij daadwerkelijk woont, en zijn handelswoonplaats, die het centrum is van zijn handelsactiviteit. De dagvaarding van een handelaar kan derhalve rechtsgeldig worden betekend ter plaats van zijn handelsbedrijf, voor zover betreft handelsverbintenissen.*
2. *Indien aannemingsvoorwaarden bepalen, dat de aanneming onderworpen is aan de algemene voorwaarden der « Association Royale des Architectes de Bruxelles », welke een scheidsrechterlijk beding bevatten, kunnen uit bedoelde aanneming gerezen geschillen alleen aan het oordeel van scheidsrechters onderworpen worden. De omstandigheid, dat de gevorderde bedragen ook bijwerken betreffen, is daarbij zonder belang wegens de regel « accessorium sequitur principale ».*

W. t/ W.

Nopens de ingeroepen nietigheid der oorspronkelijke dagvaarding :

Overwegende dat appelllant in limine litis (nl. in zijn exploit van verzet) en vóór elke betwisting nopens de grond van de zaak, opwierp en thans nog beweert dat de inleidende dagvaarding nietig is, omdat zij werd betekend op een adres (Lange Clarenstraat, 21, te A....) dat niet zijn woonplaats is;

Overwegende dat appelllant weliswaar werkelijk woonachtig is te D....-H....;

Overwegende echter dat het adres Meir 15 (en later Lange Clarenstraat, 21) te A.... geenszins uitsluitend het privé-adres is van M...., zaakgelastigde van appelllant, maar de plaats waar appelllant onder de benaming « Bouwonderneming W.... » zijn handels-

bedrijf uitoefent; dat zulks duidelijk blijkt uit het briefpapier van de firma en uit de inschrijving in het handelsregister te A...., welke luidt « adres van de hoofdzaak : Mei 15, te A.... »;

Overwegende dat, zo iemand in principe slechts één woonplaats kan hebben, volgens de wet de plaats waar die persoon zijn hoofdverblijf heeft (artikel 202 B.W.), deze theoretische opvatting nochtans moet wijken voor de werkelijkheid onzer moderne levenswijze, die met zich brengt dat een handelaar twee woonplaatsen kan hebben; een private woonplaats, die het centrum is van zijn private en familiebelangen (de plaats waar hij daadwerkelijk woont) en een handelswoonplaats, die het centrum is van zijn handelsactiviteit (De Page, Droit Civil T 1 nr 313 B; Rép. Prat. Belge V° Domicile nr 43; Rb. van Koophandel Antwerpen, 17-136, R.W. 1935-1936, 1191);

dat de zin van de wettekst van artikel 102 B.W. overigens is : als woonplaats te beschouwen de plaats waar iemand én zijn eigenlijke woonplaats én zijn zakencentrum én de zetel van zijn fortuin en van zijn familiebanden heeft, elementen die ten huidige dage bij een handelaar niet noodzakelijk samenvallen;

dat appelllant werd gedagvaard ter zake van zijn handelsonderneming en dus rechtsgeldig werd gedagvaard ter plaatse van zijn handelsbedrijf : « Lange Clarenstraat te A.... »;

Nopens de bevoegdheid :

Overwegende dat de aannemingsvoorwaarden (« Cahier des clauses spéciales et description des travaux ») van de aanneming Heirman, in hun artikel 1 uitdrukkelijk bepalen dat de aanneming onderworpen is aan de « algemene en technische voorwaarden » der « Association Royale des Architectes de Bruxelles »;

dat die algemene voorwaarden in hun artikel 22 een scheidsrechterlijk beding bevatten, luidend « tout conflit à naître du contrat sera réglé par voie d'arbitrage »;

dat uit de brieven van 4 en 8 November 1949 blijkt dat geïntimeerde zich heeft verbonden de werken van bedoelde aanneming uit te voeren overeenkomstig voormelde voorwaarden, zodat hij ook in zake de aanneming Heirman wel degelijk gebonden was door een scheidsrechterlijk beding;

dat de omstandigheid, dat de gevorderde sommen ook bijwerken betreffen, zonder belang is ingevolge de regel « accessorium sequitur principale »;

Overwegende dat deze beschouwingen echter niet van belang zijn wat aangaat de som van 30.000 fr., waarvan de verschuldigdheid niet betwist wordt, maar welke appelllant beweert voldaan te hebben door overdracht van een schuldvordering; dat het hier blijkbaar niet gaat om een « betwisting gesproken uit het aannemingscontract » (« conflit à naître du contrat »);

Ten gronde wat de som van 30.000 fr. betreft :

Overwegende dat een eigenlijke overdracht van een schuldvordering niet bewezen is; dat geïntimeerde weliswaar aanvaard heeft voor de betaling der 30.000 fr. geduld uit te oefenen om reden dat appelllant aan zijn schuldenaar de heer Thyou order gaf deze som rechtstreeks aan geïntimeerde uit te keren; maar dat geenszins bewezen is dat geïntimeerde deze schikking als een eigenlijke overdracht van schuldvordering, d.i. als een vervanging van zijn schuldvordering door een schuldvordering op de heer Thyou, zou hebben aanvaard;

Om deze redenen,

Het Hof,
Gelet op artikel 24 van de wet van 15 Juni 1935;
Gehoord het advies van de heer substituut procureur
generaal Matthys;
alle andere besluiten verwerpende;
ontvangt het hoger beroep;
Bevestigt het bestreden vonnis in zover het de
oorspronkelijke dagvaarding geldig heeft verklaard;
Doet het te niet voor het overige en, doende wat de
eerste rechter had moeten doen;
Veroordeelt appellant om aan geïntimeerde te be-
talen 30.000 fr. met de moratoire intresten van
8 Augustus 1951 af en de gerechtelijke intresten;
Verklaart zich onbevoegd wat betreft het overige
van de eis van geïntimeerde;

Veroordeelt appellant tot de $\frac{2}{3}$ en geïntimeerde tot
 $\frac{1}{3}$ van de kosten van beide aanleggen;

Veroordeelt geïntimeerde om aan appellant terug te
betalen de sommen, die hij in uitvoering van het be-
streden vonnis mocht gekweten hebben en die de
bedragen mochten te boven gaan, tot dewelke appellant
hierboven is veroordeeld.

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE BRUGGE

17 September 1953.

Voorzitter : M. D'Hoedt.

Rechtters : M.M. Blondeel en Van Lede.

Referendaris : M. Et. Floré.

Advocaten : Mrs Boels en Ghysaert.

**Wisselrecht. — De betrokkene - acceptant kan tegen de
derde houder niet de verweermiddelen inroepen, die
hij heeft tegen de trekker.**

*De betrokkene-acceptant kan de verweermiddelen, die
hij heeft tegen de trekker, niet inroepen tegen de
derde-houder van de wissel (zo kan hij aan de derde-
houder niet tegenwerpen, dat de trekker geen fonds
heeft bezorgd).*

*De reden hiervan is niet gelegen in het endosse-
ment van de wissel, doch wel in de acceptatie door
de betrokkene. Deze acceptatie schept tegenover de
houder een persoonlijke verbintenis van de betrok-
kene tot betaling, zulks onafhankelijk van en vóór
elk endossement.*

*Bovenstaande regel geldt niet alleen voor de
wissel aan order van een derde, maar ook voor de
wissel aan eigen order.*

Rooryck t/ Delmas en De Prez.

Overwegende dat de vordering er toe strekt ver-
weerders hoofdelijk te horen veroordelen tot betaling
van 4.668, —frank wegens wisselschuld met protest-
kosten, benevens de wettelijke intresten sinds 20 Mei
1953;

Overwegende dat aanlegger afstand doet van zijn
vordering ten opzichte van tweede verweerder;

Overwegende dat eerste verweerder de vordering
betwist en namelijk de afwezigheid van provisie op
de wisselvervaldag opwerpt tegenover aanlegger, aan
wiens order de wissels getrokken werden; dat eerste
verweerder aanvoert dat de excepties in hoofde
van de betrokkene-acceptant slechts in geval van
overdracht of endossement van de wissel na zijn uit-
schrijving aan een derde, die oorspronkelijk niet door
het wisselcontract gebonden was, niet kunnen worden
tegengeworpen;

Overwegende dat de reden van het niet kunnen
tegenwerpen der excepties niet gelegen is in het
endossement van de wissel, doch wel in de acceptatie
van deze laatste door de betrokkene; dat deze accep-
tatie tegenover de houder een persoonlijke verbintenis
van betaling vanwege de betrokkene schept (artikel
11, 1^o, wet 20 Mei 1872) en dit onafhankelijk van en
voor alle endossement (Les Nouvelles, Droit Commer-
cial, t. II, n^o 449);

Overwegende dat rechtsleer en rechtspraak alge-
meen accoord gaan om aan te nemen dat de betrok-
kene-acceptant niet ontvankelijk is in het opwerpen
van afwezigheid van provisie tegenover de derde
houder van een wissel (Les Nouvelles, op. cit., n^o 475);
dat zelfs het faillissement van de trekker zonder be-
lang is ten overstaan der verhoudingen tussen be-
trokkene-acceptant en derde houder (Les Nouvelles,
op. cit., n^o 483);

Overwegende dat als derde houder — met alle er
aan verbonden gevolgen in zake het niet kunnen tegen-
werpen van de excepties — dient te worden beschouwd
de houder, die zich onderscheidt van de persoon van
trekker of betrokkene, hetzij nu dat het gaat om een
wissel, uitgeschreven door de trekker aan order van
een derde, of om een wissel, uitgeschreven aan order
van de trekker zelf, die de wissel endosseert aan een
derde (Les Nouvelles, op. cit., n^o 85);

Overwegende dat derhalve in onderhavig geval
eerste verweerder als betrokkene-acceptant onher-
roepelijk tot betaling gehouden is tegenover aanlegger-
derde houder;

Overwegende dat de vordering dan ook gegrond
is, behalve wat de wettelijke verwijlrenten betreft,
welke verschuldigd zijn vanaf 20 Mei 1953 enkel wat
de eerste wissel betreft, en vanaf 20 Juli 1953 wat
de twee laatste betreft, zijnde deze laatste datum de
dag waarop de beide laatste wissels zijn geprotesteerd;

BALIELEVEN

VERBOND DER BELGISCHE ADVOCATEN

Vergadering van 17 Oktober 1953 Brussel

Op 17 Oktober l.l. hield het Verbond der Belgische
Advocaten een algemene vergadering te Brussel. De
heer Minister van Justitie woonde de zitting bij. Tal-
rijke Stafhouders waren aanwezig, alsook Mr Adriaen-
sen, der Balie van Middelburg, afgevaardigde van de
Nederlandse Raad der Orde van Advocaten, als gast.

Heer Stafhouder Crockaert sprak een merkwaar-
dige lofrede uit ter herdenking van de heer Stafhou-
der Pierre Graux, der Balie van Brussel, die in de
maand Juli van dit jaar overleden is. Deze rede werd
gepubliceerd in het « Journal des Tribunaux » van
25 October 1953.

De vergadering voerde dan een bespreking nopens
het wetsontwerp over de uitoefening van het beroep
van advocaat en meer bepaaldelijk nopens het instel-
len van Tuchtraden van Beroep.

Na het verslag gehoord te hebben van Mr Emiel
Ooms, lid van de commissie, benoemd door het Ver-
bond, en menige sprekers, is het Verbond in het alge-
meen de mening toegedaan dat de Tuchtraden van
Beroep uitsluitend uit advocaten samengesteld moe-
ten zijn. Het ontwerp verleent het voorzitterschap aan
de eerste Voorzitter van het Beroepshof van het ge-

bied der Balie, die de bestreden sententie uitgesproken heeft.

Verschillende Balies hebben zich trouwens tegen zulke samenstelling uitgesproken door gemotiveerde beslissingen van de Raad der Orde.

Buitendien werd de wijze van recrutering der leden van de Tuchtraad van Beroep onderzocht en met nadruk werd er op gewezen dat buiten twee afgevaardigden van de Balie van de inbetichtinggestelde advocaat, de drie andere leden dienen gekozen op een lijst gevormd door Stafhouders of oud-Stafhouders der Balies van het gebied. Het ontwerp voorziet dat de Balies bij de Beroepshoven alleen deze bijzitters aanstellen.

Er wordt gewenst dat het getal afgevaardigden ingeschreven op de lijst zou worden bepaald in verhouding met het aantal leden der Balies. Ook zal het gebruik der talen in acht genomen moeten worden. Volledig verslag zal door de voorzitter aan de commissie van het Parlement overgemaakt worden.

Gedachten werden gewisseld over de aanstaande inwerkingstelling der « Voorzorgskas der Advocaten », nu de Koninklijke Besluiten over pleittaks en pleitzegel in het Staatsblad verschenen zijn.

De uitvoeringsmaatregelen worden druk voorbereid door de zorgen van het beheer van de V.Z.W.D. « Voorzorgskas van Advocaten » en zullen binnenkort bekend gemaakt worden.

Mr Willy Callewaert (Antwerpen) heeft onlangs een zeer volledig verslag op het Bureau van het Verbond over het probleem der « Specialisatie » der advocaten nedergelegd. Mr Willy Callewaert deelde er de inhoud van aan de vergadering mede.

Mr Adriaensen, afgevaardigde van de heer Deken der Nederlandse Orde van Advocaten, nam ook het woord om de zienswijze van de Nederlandse Balie te kennen te geven. Men weet dat in September l.l. te Leeuwarden de Nederlandse Balie na de prae-adviezen van Mr Croon (pro) en Mr Nijsingh (contra) gehoord te hebben, een stemming uitgebracht heeft luidens dewelke de Raad der Orde beslist de specialisatie niet te bevorderen, maar aan de advocaat aanbeveelt zich zoveel mogelijk te specialiseren, hem volkomen vrijlatende. Het is de advocaat nochtans niet toegelaten en dit terwille der ereregels, enige publiciteit of bekendmaking te doen ener specialisatie. Uitzondering wordt nochtans gemaakt voor advocaat-belastingsconsulent. Zulke specialiteit mag op het briefpapier bij zijn titel van advocaat-procureur gevoegd worden.

Gezien het gevorderde uur werd de mededeling van het verslag, nedergelegd door Mr Brasseur, der Balie van Nijvel, over « Le Droit Social et l'Intervention du Barreau », verdaagd tot de volgende vergadering, die begin Februari te Luik zal gehouden worden.

De leden van het Verbond werden na de zitting door de heer Minister van Justitie in het salons van het Ministerie van Justitie ontvangen.

**PLECHTIGE OPENINGSZITTING
VAN DE VLAAMSE CONFERENTIE DER
BALIE BIJ HET HOF VAN BEROEP TE GENT
op Zaterdag 24 October 1953
en viering van het tachtigjarig bestaan.**

Voor een zeer talrijk en uitgelezen publiek verklaart de voorzitter van de vergadering, Mr G. Debra, voor geopend de plechtige openingszitting van de Vlaamse Conferentie van de Balie bij het Hof van Beroep te Gent, om 3 u. 15.

Onder de aanwezigen, bijna uitsluitend advocaten

en magistraten, zowel van de zetel, als van het Parket, in het Hof, als in de Rechtbank van eerste aanleg, merken we op: de heer Van Winckel L. M., eerste-voorzitter van het Hof van Beroep; de heer Bekaert H., Procureur-Generaal bij hetzelfde Hof; de heer Voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg, talrijke magistraten uit het Hof van Beroep, waaronder: de Raadsheren De Vreze, Verougstrate E., de advocaten-generaal Vanhoudt C. J. en Stevigny G.; de heren rechters of substituten-procureur des Konings de heren R. Janssens en J. Deweer.

De vreemde balies en de zusters-Conferenties zijn talrijk vertegenwoordigd. Bijzonder worden ook de Confraters uit Nederland en uit Parijs opgemerkt. De Balie bij de Hoge Raad van de Nederlanden was vertegenwoordigd door Mr Fijn van Draat, en de Jonge Balie bij dezelfde Hoge Raad door haar president, Mr Van de Giessen. De Balie van het Hof van Beroep te Parijs was vertegenwoordigd door de afgevaardigde van de heer Stafhouder, Mr Heraud, Mr Hamelin en door twee secretarissen van de Stage.

De vertegenwoordiging uit het binnenland was zeer sterk. De Vlaamse Conferentie te Antwerpen was vertegenwoordigd door haar secretaris, Mr Joost Goosenaerts; het Vlaamse Pleitgenootschap te Brussel door haar president, Mr Fayat, van de Vlaamse Conferentie der Balie bij de Rechtbank te Dendermonde door Mr De Coninck van Noyen; de Balie te Oudenaarde was vertegenwoordigd door haar Stafhouder, Mr De Bisschop; de Balie te Brugge door Mr Willems; de Conferenties uit Namen door Mr Devyver, uit Luik door Mr Collard.

De Jeune Barreau uit Gent zelf was vertegenwoordigd door Mr Leboucq; de Franse Conferentie uit Brussel door Mr Kirschen; het Rechtskundig Weekblad door Mr E. Ooms, in vervanging van zijn hoofdsteller, de heer Stafhouder Mr R. Victor, weehouden te Antwerpen, en het Journal des Tribunaux door Mr M. Th. Cuvelliez, in vervanging van Mr Van Reepinghen.

Zeer talrijke leden van de Balie van Gent zelf, met aan hun hoofd de heer Stafhouder Fredericq, waren aanwezig, alsmede verschillende van de Raad van de Orde, waaronder Mr A. De Cordier en Mr E. Dobbeleere.

Aan de bestuurstafel hadden plaats genomen naast de voorzitter, Mr G. Debra, aan zijn rechterzijde de heer Stafhouder Louis Fredericq en de openingsredenaar, Mr Karel Moors; aan zijn linkerzijde Mr M. De Gezelle en Mr P. Blomme.

Het was voor de president van de Conferentie geen gemakkelijke taak deze vergadering in te leiden. Hij heeft zich daarvan, zoals allen die hem kennen ten andere verwachten, op een schitterende wijze gekweten.

Onze lezers vinden in dit nummer de volledige tekst van zijn aanspraak. Het was een zeer hoogstaande en fijne aanspraak welke vooral insloeg door de overtuigende en de meeslepende geestdrift waarmede Mr G. Debra zich tot zijn toehoorders richtte.

Zijn verwelkoming van de Stafhouder Mr Louis Fredericq was bijzonder gelukkig opgevat en sloeg dan ook zeer diep bij allen in.

Het was een hulde aan het beroemde geslacht der Fredericq's, waarin Mr Louis Fredericq, huidige Stafhouder der Balie bij het Hof van Beroep te Gent, een zo waardige plaats inneemt.

Met een bewonderende en eerbiedige, maar vooral diepe genegenheid wordt de heer eerste Voorzitter van het Hof van Beroep, de heer L. M. Van Winckel, verwelkomd. De spreker weet door zijn toehoorders te doen aanvoelen, dat er tussen de heer eerste Voor-

zitter van het Hof en de Vlaamse Conferentie een wederkerige sympathie bestaat, gegroeid uit de trouw aan hetzelfde ideaal.

Zeër merkwaardig is het gedeelte van de aanspraak gewijd aan de stagiaires. De president van de Conferentie heeft grote plannen en vatte de uitvoering ervan reeds aan. Met een rechtmatige trots herinnerde Mr G. Debra aan de werkzaamheden van zijn Conferentie, inzonderheid gedurende de laatste vijf jaar. Aan zijn voorganger, Mr A. Dua, werd door hem een welverdiende hulde gebracht, evenals aan de vorige openingsredenaar, Mr W. Delva, die benoemd werd tot docent aan de Rechtsfaculteit te Gent, en Mr J. Deweer, die benoemd werd tot substituut-Procureur des Konings.

Een bijzonder warme en ruim verdiende hulde werd gebracht aan Mr Jan Ronse, die, niettegenstaande zijn jeugdige ouderdom, de bezielende leider is geworden van een sterke groep wetenschapsmensen, waaronder magistraten en advocaten, jongeren en ouderen, die geestdriftig zich gezet hebben aan de uitgave van een reuzenwerk als de « Algemene Practische Rechtsverzameling ».

Bij het einde van zijn hogostaande redevoering valt aan Mr G. Debra een warm applaus, een ware ovatie te beurt.

Met één slag heeft Mr G. Debra een waardige en eervolle plaats onder de roemrijke presidenten van de Vlaamse Conferentie van de Balie bij het Hof van Beroep te Gent veroverd.

Nadat de storm van toejuichingen bedaard was, verleent de voorzitter het woord aan de openingsredenaar, Mr Karel Moors.

De openingsredenaar is nog zeer jong, maar hij weet dadelijk zijn publiek te boeien door de zakelijke betoogtrant van zijn redevoering, zijn aangename stem en zijn mooie taal. Het was een genot hem te aanhoren.

Ook deze rede vindt de lezer in extenso in het huidige nummer.

De Balie bij het Hof van Beroep te Gent en de Vlaamse Conferentie van de Balie mogen fier zijn onder hun leden zulke begaafde persoonlijkheden te bezitten. Mr Karel Moors heeft op een eervolle en zeer waardige wijze de reeks van schitterende openingsredenaars, zoals Mr J. Deweer, Mr Jan Ronse en Mr W. Delva, om enkel maar die van de laatste drie jaar te vernoemen, vervolledigd.

De aanspraak van de Stafhouder, Mr Louis Fredericq, zal de plechtige openingszitting sluiten. Op een gemoedelijke en innemende wijze weet de heer Stafhouder dadelijk het publiek te veroveren. Hij weet ook veel krachtadigheid in zijn woorden te leggen, wanneer hij de jonge stagiaires wijst op hun verantwoordelijkheden en herinnert aan hun verplichtingen. Zijn redevoering toont ook aan, dat hij, zoals zijn beroemde familieleden in de vroegere tijden, aan de Vlaamse Conferentie een zeer warm hart toedraagt. Prof. Fredericq blijkt niet alleen een groot geleerde, een groot professor, een groot Rector, maar onbetwistbaar een groot Stafhouder te zijn.

Na zijn redevoering, waarvan ook de tekst in dit nummer gegeven wordt, verklaart de president Mr G. Debra de vergadering voor geheven.

Het was een zeer hoogstaande, stijlvolle en waardige vergadering. Ieder van de redenaars was er in geslaagd op hetzelfde hoge plan te blijven. Gent, dat zulke mensen in zijn schoot telt, is een Grote Balie.

Vooraleer het Gerechtsgebouw te verlaten, heeft een eenvoudige, maar indrukwekkende plechtigheid

plaats aan de twee gedenkplaten, aangebracht ter herinnering aan de confraters overleden tijdens de eerste en de tweede wereldoorlog.

In naam van de Conferentie legt haar president, Mr G. Debra, omringd door de heer Stafhouder Mr L. Fredericq, de heer eerste Voorzitter van het Hof, L. M. Van Winckel; de heer Procureur-Generaal H. Bekaert en de aanwezigen, twee bloemengarven neer onder aan de Gedenkplaten.

Na een minuut van eerbiedige stilte, neemt de eenvoudige maar roerende plechtigheid een einde en verlaten allen het Gerechtsgebouw.

De genodigden van de Conferentie, talrijke magistraten en vooraanstaande leden uit de Balie te Gent en uit de Vlaamse Conferentie worden daarop ten huize van haar president, aan de Kortrijkse steenweg, op een zeer hartelijke wijze ontvangen. Het is mevrouw Maurice Debra, welke hier de rol van gastvrouw waarneemt.

Nog lang wordt over de schitterende openingszitting nagepraat in aangenaam gezelschap van oude en nieuwe vrienden.

's Avonds te 20 uur ging een banket door in het St Jorishof te Gent. Talrijke advocaten en ook enkele magistraten namen eraan deel. De volgorde der uitgelezen gerechten werd onderbroken door luimige tafelreden, o.m. van de voorzitter van de Conferentie, Mr G. Debra, van Mr Fayat (Vlaams Pleitgenootschap Brussel), Mr Collard (Luik), Mr Hamelin (Parijs), Mr Fijn van Draat (Den Haag), enz., enz., tot na middernacht.

Zondag, te 11ur, werden de deelnemers aan de jubelviering van de Conferentie ontvangen door de schepen der stad Gent, Mr Van der Stegen, namens de burge-meester, in het Museum der Bijloke. Na een begroeting en dankwoord van Mr G. Debra werden de bezoekers rondgeleid door de heer Nowé, conservator, die de mooie collecties toelichtte.

Er werd kort na de middag gestart en naar de Leie gereden, waar in het restaurant St Christophe de lunch werd aangeboden. Het Vlaams Pleitgenootschap had voor deze plechtigheid Mr Van Cauwelaert afgevaardigd en de heer Stafhouder der Balie van Oudenaarde, die op het banket niet de gelegenheid had tot speechen, liet het niet bij woorden, doch stelde een daad, die door alle aanwezigen zeer gewaardeerd werd.

Kort vóór het einde van de match België-Holland hadden alle confraters de weg terug aangevat.

* * *

Hiermede eindigde de plechtigheid van de openingszitting van de Conferentie. Deze sluit in zich de belofte voor een schitterend jaar. De ijver en het dynamisme, de grote begaafdheden en het gezag van haar president zijn daarvoor mede een waarborg.

E. O.

CONFERENCE DU JEUNE BARREAU D'ANVERS

Het was voor een nokvolle zaal dat Mr Jacques van Doosselaere, voorzitter van de Conférence du Jeune Barreau d'Anvers, de plechtige zitting opende verleden Zaterdag, 24 dezer, is de Assisenzaal van het Gerechtshof.

Zeër talrijke hoogwaardigheidsbekleders en magistraten hadden er aan gehouden deze plechtige vergadering bij te wonen. Wij merkten o.a. de aanwezigheid op van de heer Suetens, eerste Voorzitter van de Raad van State; de heren Van Hal, Voorzitter der Rechtbank, en Castelein en Anthonis, ere-Voorzitters; de heer Sabbe, Procureur des Konings, alsmede talrijke magistraten van het Hof van Beroep, van de

Antwerpse Rechtbank en van het Parket. Meerdere leden van het consulaire korps, waaronder de heer Moeneclay, consul-generaal van Frankrijk, waren eveneens aanwezig. Van uit de vreemde waren meerdere delegaties der Balies opgekomen. De heer Marcel Heraud, Stafhouder der Balie van Parijs, was aanwezig met twee secretarissen van de Conférence du Stage; de heer Wykerheld Bisdom, Deken van de Orde der Advocaten bij de Hoge Raad der Nederlanden, en Mr De Voordt, onder-Deken der Balie van Breda, luisterden eveneens de vergadering op met hun aanwezigheid.

De zitting werd aangevangen met een rede van Mr Jacques van Doosselaere, die voorafgaandelijk in uitgekozen bewoordingen de aanwezigen welkom heette en de vele hoogwaardigheidsbekleders en magistraten dankte voor hun tegenwoordigheid. Hij hield daarna een voortreffelijke rede, uitgesproken in een uiterst sierlijke taal en met een glasheldere en sobere welsprekendheid, om de doelstellingen van de Conférence du Jeune Barreau uiteen te zetten. Onderlijnen wij met genoegen dat de voorzitter er uitdrukkelijk op wees hoe noodzakelijk het is dat de beide talen in ons land op volstreekte voet van gelijkheid zouden gesteld worden en met dezelfde eerbied zouden worden begend. Hoogstaande beschouwingen over de betekenis der advocatuur en de taak, welke vervuld dient te worden door de jonge confraters, beëindigden deze merkwaardige uiteenzetting.

Daarna werd het woord verleend aan de feestredenaar Mr Emile Vrints, die als onderwerp had gekozen « Le droit de la mer. Aspects de son unification ».

Het betoog van Mr Vrints was een enthousiaste verdediging van het principe zelf der grootst mogelijke eenmaking van het zeerecht. Aan de hand van enkele voorbeelden schetste de spreker de nadelige gevolgen van het verschil in wetgeving en rechtspraak betreffende zeevaartangelegenheden in de verschillende landen en stelde daartegenover de voordelen welke een geunificeerde wetgeving met zich zou slepen.

De spreker onderzocht daarna de methode welke diende aangewend te worden om tot de grootst mogelijke eenmaking te komen, namelijk de voorbereiding door internationale conferenties van de vereiste teksten en overeenkomsten, die dan zo spoedig mogelijk door verschillende nationale staten dienen ingelast te worden in de eigen wetgeving.

Mr Vrints besloot met er op te wijzen hoezeer door deze eenmaking van het zeerecht de goede verstandhouding onder de naties en de vrede zouden gediend worden.

De rede van de feestredenaar werd misschien wel met een al te grote heftigheid voorgedragen, gezien het zakelijk en wetenschappelijk karakter van het onderwerp, doch al de aanwezigen voelden dat dit gemis aan verhouding enkel diende toegeschreven aan het groot enthousiasme van de spreker voor het verdedigde beginsel en de vergadering onthaalde zijn rede op uitbundige toejuichingen.

Zoals gebruikelijk kwam daarna de Stafhouder der Balie aan het woord om de spreker van antwoord te dienen en kritiek uit te oefenen op de rede. Hij deed opmerken dat te Antwerpen, waar zoveel juristen zich ingespannen hebben om de eenmaking van het zeerecht te verdedigen, er voorzeker niemand is die de stelling van Mr Vrints zal betwisten. Hij gaf een bondig overzicht van de argumenten welke worden aangehaald door degenen die de eenmaking van het zeerecht bestrijden, doch besloot met deze argumenten te verwerpen en mede te delen waarom hij zelf een

overtuigd aanhanger was van de eenmaking van het maritiem recht.

Na hulde te hebben gebracht aan de confraters die gedurende het laatste rechtelijk jaar overleden, deed hij een oproep tot de jonge confraters om hun beroep uit te oefenen hoofdzakelijk in het teken van het idealisme.

's Avonds had in de zalen van « Philotaxe » het traditioneel banket plaats, waar voortreffelijk werd gegeten, gesproken en genoten van de geestige liederen der revue.

MEDEDELINGEN

INTERNATIONAAL CONGRES VAN BURGERLIJKE RECHTSPLEGING TE WENEN

Sinds jaren bestaat er in Italië een zeer actieve vereniging, de « Associazione Italiana fra gli studiosi del processo civile », welke voor doel heeft de studie van vraagstukken van burgerlijke rechtspleging te vervolgen.

In 1950 organiseerde deze vereniging te Firenze voor het eerst een Internationaal Congres, waaraan verschillende buitenlandse specialisten van de procedure deelnamen.

Toen werd een comité opgericht dat met de organisatie van latere congressen gelast werd. Dit comité besliste om de drie jaar de specialisten van de burgerlijke rechtspleging in een congres bijeen te roepen.

Voor 1953 werd Wenen als zetel van het congres gekozen en de vergadering greep plaats tussen 5 en 8 October, enkele dagen nadat advocaten uit alle landen ook te Wenen op een congres hadden vergaderd.

Een reeks zeer interessante onderwerpen werden door de verslaggevers behandeld en gaven aanleiding tot nuttige gedachtenwisselingen.

Op 5 October 1953 was Prof. Arthur Lenhoff, van de Buffalo Law School, aan het woord over de gedwongen uitvoering van vreemde beslissingen in de Verenigde Staten.

Op 6 October sprak eerst Prof. Edouardo J. Couture, Montevideo, over de grondwettelijke waarborgen van jurisdictie.

Nadien behandelde Prof. Sachers, van Innsbrück, de « Wiederafnahmen des Verfahrens » — dit is het rekwet-civiel — en maakte nuttige vergelijkingen tussen het Germaans recht (Duits en Oostenrijks) en het Latijns recht (Italiaans en Frans).

's Namiddags werd door een medewerker van Prof. Riccardo Monaco, uit Rome, het zeer uitgebreid onderwerp der internationale bevoegdheid besproken.

De spreker behandelde voornamelijk het onderwerp met betrekking tot het Italiaans recht, dat in dit opzicht zeer weinig verschillen vertoont met artikel 52 en volgende van de Belgische wet op de bevoegdheid, derwijze dat zeer gemakkelijk een verdrag tussen Italië en België zou kunnen gesloten worden.

Op 7 October kwam de zeer wetenschappelijke uiteenzetting aan de beurt van Prof. Carl Blomeyer, uit München, over de onderworpenheid van de rechter aan de wet en de vrijheid van zijn beoordeling in het kader van het burgerlijk procesrecht.

's Namiddags zette Prof. Leonardo Prieto Castro, uit Madrid, de verschillende stelsels uiteen, welke voor doel hebben de verhaalmiddelen te beperken.

Op 8 October hoorden de congressisten achtereenvolgens de uiteenzettingen van Prof. Enrico Tullio Liebman, uit Pavia, over de voorafgaandelijke voorwaarden voor de gedwongen uitvoering, en van Prof.

Henry G. McMahon, uit Baton Rouge, over het Nieuw Wetboek van procedure van Louisiana, dat een synthese daarstelt tussen de continentale en de Anglo-Amerikaanse procedurestelsels.

Prof. Hans Schima, uit Wenen, welke als voorzitter van het congres optrad, had ervoor gezorgd dat buiten de officiële discussies de congressisten gelegenheid kregen om op aangename wijze met elkander van gedachten te wisselen.

De Ministers van Justitie en van Openbaar Onderwijs, de burgemeester van Wenen, de Kamer van advocaten, de gezant van Italië, hadden ze uitgenodigd op verschillende recepties en er werd dan ook — overeenkomstig de Weense gewoonten — een voorstelling in de Opera aangeboden.

Laat ons de wens uitdrukken dat deze contacten en het geleverd wetenschappelijk werk niet zonder praktische uitwerksels zullen blijven en dat de specialisten van het procedurerecht alzo zullen kunnen bijdragen tot het sluiten van internationale verdragen over bevoegdheid en uitvoering van vonnissen in de vreemde:

*André LE PAIGE,
Professor aan de
Vrije Hogeschool te Brussel.*

ERRATUM

Zeer tot ons spijt hebben wij moeten vaststellen dat bij het in blad zetten van het Rechtskundig Weekblad der vorige week op de drukkerij, een ganse bladzijde van het interessant vonnis van het Vrederecht te Mechelen-Zuid; dd. 10 April 1953, dat afgedrukt werd in kol. 276, vergeten werd. Op deze wijze wordt het vonnis onverstaaenbaar en komt de samenvatting ervan niet meer overeen met de tekst.

Wij drukken hierachter de tekst af die vergeten werd. Mogen wij onze lezers verzoeken aan het vonnis zelf een verwijzing aan te brengen naar tegenwoordig «Erratum».

* * *

«dat deze echter herhaalde malen werd uitgesteld; dat verweerster, welke geen verweermiddelen heeft aangevoerd, thans niet meer verschijnt, zodat het vonnis bij verstek dient uitgesproken te worden (Rép. pr. dr. B., v° procédure civile, n° 329);

Aangezien de schrapping ener zaak door de vrede-rechter, de eis niet uitdooft, doch een maatregel is van innerlijke orde, waardoor de rechter weigert kennis te nemen van de zaak totdat zij terug regelmatig op rol gebracht wordt (Verbr. 19 Januari 1950, Pas. 1950, I, 327, met nota van R. H.; Burg. Rechtbank Charleroi, 29 November 1937, J. J. P. 1939, 136);

dat door de nieuwe dagvaarding van 21 December 1951 de zaak herleeft vanaf 6 April 1949, datum der eerste dagvaarding;

Aangezien eiseres bijdragen en bijslagen opeist, verschuldigd voor eerste kwartaal 1946, voor tweede kwartaal 1946, voor derde kwartaal 1946 en voor vierde kwartaal 1946;

Aangezien de bijdragen voor het eerste kwartaal 1946 verschuldigd waren op 31 Maart 1946;

Aangezien artikel 12 van het wetsbesluit van 28 December 1944, gewijzigd door artikel 2 van het wetsbesluit van 6 September 1946, luidt dat de rechtsvorderingen waarover eiseres voor de burgelijke rechtsmachten beschikt tegenover de onderworpen werkgevers, wegens wanbetaling der bijdragen, verjaren door verloop van drie jaren;

Aangezien er aanleiding bestaat te onderzoeken of de wetgever hierdoor een werkelijke verjaring heeft bedoeld, t.t.z. een middel om iets te verkrijgen of van een verbintenis of verplichting bevrijd te worden door het verloop van een zekere tijd en onder de voorwaarden bij de wet bepaald (artikel 2219 B. W.), ofwel een vervaltermijn, t.t.z. een termijn binnen dewelke een recht moet uitgeoefend worden op straf van verval»;

TIJDSCHRIFTEN

Algemeen fiscaal Tijdschrift : nr 2. October 1953.

Sylvain Plasschaert : Overzicht van het systeem der Italiaanse inkomstenbelastingen en van de Hervorming Vanoni (1951).

Nederlands Juristenblad afl. 36 - 24 October 1953.

Mr W. F. J. Lam : Onteigening tegen vooraf verzekerde schadeloosstelling. — Mr E. K. Ch. Schröder : Vacuum in het gezag na echtscheiding. — Mr Jhon K. M. Mathuisen : De opheffing van het bevel tot voorlopige hechtenis. — Mr J. R. Voûte : Ontwerp Landbouwwet en J.B.O.

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-ambt en Registratie, nr 4318 - 24 October 1953.

Mr Ph. A. N. Houwing : De inhoud van de verbintenis en de overmacht (III). Mr J. W. van der Zanden : Het nieuwe B. W., Rechten van de scheppende mens.

Journal des Tribunaux, n° 3995 - 25 octobre 1953.

Janne Raymond : Les conseils de discipline d'appel. — Yves Rancelot : Journées italiennes de l'Association Henri Capitant. — Jurisprudence.

Jurisprudence du Port d'Anvers, vol. 9 & 10.

Abordage. — Abordage fluvial. — Action en justice.

Recueil Dalloz de Doctrine de Jurisprudence et de Législation, 35° cahier.

André Joly : Les sociétés et associations de médecins. — Pierre Huguency : Le caractère non pénal du supplément de service imposé aux militaires ayant subi une détention. — Georges Berlia : La validité des accords de réciprocité en forme simplifiée concernant l'extradition. — Henri Lalou : Les lettres échangées entre avocats au sujet de l'instance peuvent-elles être produites en justice?

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad"