

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elke Zondag

Abonnementsprijs : 400 fr. per jaar.

Postcheckrekening Nr 3185.22

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

HET VERDRAG VAN BRUSSEL VAN 25 AUGUSTUS 1924 EN DE GARANTIEBRIEVEN IN HET ZEERECHT

Rede uitgesproken door de Heer Advokaat-Generaal F. VANDER PERREN op de plechtige openingszitting van het Hof van Beroep te Brussel op 15 September 1956

*Mijnheer de Eerste Voorzitter,
Mijne Heren,*

Het verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 en de garantiebrieven in het zeerecht : dit zal het onderwerp mijner rede zijn.

Aanleiding daartoe gaf een merkwaardig arrest dd. 24 november 1955 door de zesde kamer van uw Hof gewezen, waarin zich het veel omstreden vraagstuk stelde van de geldigheid der garantiebrieven in het zeerecht.

I. Eenmaking van het Zeerecht

Verscheidenheid der nationale wetgevingen. — Wetsconflicten.

Eenmaking en codificatie van het recht, uitschakeling, in de mate van het mogelijke, van de tegenstrijdigheden der nationale wetgevingen op het gebied van het privaat zoals van het publiek recht : dit is het ideaal en de droom van de moderne tijd.

Inzonderheid doet de behoefte aan een gemeen recht zich voelen op het gebied, dat de twee derden van de aardbol omvat en waar de volkeren elkaar ontmoeten : het domein der zee.

De beroemde rechtsgeleerde en staatsman Hugo Grotius verkondigde reeds drie eeuwen geleden dat de zee vrij is — *mare liberum* — en dat zij aan de soevereiniteit van geen enkel particuliere Staat onderworpen is.

Uit deze leer — zo juist en zo liberaal, — heden ten dage erkend, doch toen vinnig bestreden, — vloeide met alle klaarlijkheid voort dat, vermits geen enkele natie wetgevende macht heeft over de oceaan, de enige methode om er recht te doen heersen is de verstandhouding onder de volkeren, de internationale wetgeving.

Hoewel zee en oceaan, buiten de territoriale wate-

ren, vrij zijn van alle nationale souvereiniteit, hebben de wetgevers van alle landen niettemin gedurende lange tijd wetten uitgevaardigd alsof de zeeën en de oceanen hun toebehoorden, zonder er zich om te bekommeren wat hun geburen op hetzelfde gebied deden.

Hieruit zijn talrijke wetsconflicten en voortdurende tegenstrijdigheden gesproken.

Het schip en de lading onder het regime van één dezer wetten vertrokken, waren weldra op hun doortocht aan andere, vaak tegenstrijdige, wetgevingen onderworpen.

't Is aan deze grote kwaal dat moest verholpen worden, 't is in de plaats van dit chaos dat eenheid moest gesteld worden (1).

In het begin van de 19^e eeuw schreef de Franse rechtsgeleerde Pardessus :

« Si les lois civiles destinées à régler l'état des personnes, l'ordre de la famille, la transmission des biens, les modifications, dont le droit de propriété est susceptible, la rédaction ou la garantie des engagements et les formes judiciaires, sont intimement liées à la nature du gouvernement, aux mœurs, aux habitudes nationales, il n'en est point ainsi des lois du commerce maritime.

» Produites en tout pays par des besoins semblables, elles tiennent de cette circonstance même un caractère d'universalité, qui permet de leur appliquer ce que Cicéron a si bien dit du droit naturel : non opinione, sed natura jus constituitur; et comme elles intéressent l'univers, dans lequel les navigateurs forment, pour ainsi dire, une seule famille, leur esprit ne saurait changer avec les démarcations territoriales; elles doivent être partout les mêmes, parce que partout leur prévoyance hospitalière doit offrir les mêmes garanties aux étrangers qu'aux nationaux. Le plus mauvais Code civil serait sans contredit celui qu'on destinerait à tous les peuples indistinctement; le plus

mauvais Code maritime, celui qui n'aurait été dicté que par l'intérêt spécial et l'influence particulière des mœurs d'un seul peuple.» (2)

De 19^e eeuw, schrijft de heer Georges Ripert, heeft de gestadige verzwakking van het particularistisch karakter van het zeerecht gekend.

Het is niet overdreven te zeggen dat de 20^e eeuw de progressieve verwezenlijking ziet van de internationale eenmaking van het recht.

En daar de geschiedenis een eeuwigdurend herbeginnen is, stelt de heer Ripert vast dat dit slechts één terugkeer is tot de oude praktijk der middeleeuwen, wanneer gebruiken vastgelegd in het Consulaat der zee toegepast werden in Provence, in Spanje, in de Italiaanse steden, en wanneer de «Rôles d'Oléron» gevolgd werden te Bordeaux, op de kusten van de golf van Gasconje en het Kanaal, terwijl de Regelen van Damme en Westkapelle algemeen toegepast werden in de Noordzee en in het recht de grote maritieme rol van Brugge vertolkten (3).

«Il y avait là,» schrijft Edmond Picard, «un bouquet maintenant fané et desséché, de dispositions légales et réglementaires, qui est une des origines traditionnelles de notre esprit juridique maritime, alors qu'il est usuel de considérer celui-ci comme une émanation d'un passé exclusivement étranger à notre sol.» (4).

Geen rechtskundig domein vereist op meer gebieden de wijze de elaboratie van een recht, dat gemeen zij aan al de naties, uit hoofde der veelvuldigheid en der complexiteit der wetgevingsconflicten, waartoe de feiten aanleiding geven.

Wanneer zal de wet van het paviljoen moeten toegepast worden, 't is te zeggen de nationale wet van het schip? Ofwel die van de plaats, waar de gebeurtenis zich heeft voorgedaan, welke tot de verantwoordelijkheid aanleiding geeft?

Ofwel van het land, waarvan de rechtbanken kennis nemen van het geding, naar het toeval der scheepvaart?

Wat zal er gebeuren wanneer deze wetten in tegenstrijd zijn? Wanneer men, volgens de omstandigheden der zaak, de voorrang van één hunner zal moeten erkennen?

Wat gezegd van de gevaarlijke onzekerheid, waarin zich deze rechtsonderhorige bevindt, blootgesteld niet alleen aan de «perikelen der zee», doch tevens aan de wisselvalligheden van rechtsleer en rechtspraak ener vreemde wetgeving, die hij het recht heeft niet te kennen en waarvan hij nooit heeft kunnen veronderstellen dat hij aan haar imperium zou onderworpen zijn?

En hoe zouden we niet denken aan de oneindige verscheidenheid der rechtsbetrekkingen tussen het vreemd schip en de zeeagent, de lader, de stuw, die het aantreft in de haven, welke het aandoet?

Vormt men zich een denkbeeld van de moeilijkheden, waarmede de zeeverzekeraar zal te strijden hebben, hij die de internationale risico's zal moeten verzekeren, die het schip en de lading tijdens de overvaart zullen lopen, risico's, waarvan de onderscheidene wetgevingen de uitgestrektheid en de modaliteiten zullen beïnvloeden?

En aan soortgelijke toestanden zijn eveneens blootgesteld de passagiers, de eigenaars, de bestemmelingen der ingescheepte koopwaar.

Voorzeker internationale gebruiken zijn ontstaan. Op gebied van verzekering werden zij ingelijfd in type-polissen: polis van de Lloyd, polis van Parijs, polis van Antwerpen, polis van Hamburg, enz.

Op gebied van gemene averij bestaan de Regelen

van York en van Antwerpen, die veralgemeend werden door hun inlassing in de meeste cognossementen (5).

* * *

Eenmaking in de 20^e eeuw. — Vooraanstaande rol van België.

Doch dit alles bracht nog niet de zo gewenste eenheid tot stand.

België mag met nationale trots terugzien op dit moeizaam werk van éénmaking van het internationaal zeerecht, waarin het een vooraanstaande rol heeft gespeeld.

't Is inderdaad in ons land dat de gedachte wortel schoot pogingen te doen om tot eenheid van het zeerecht te geraken en Antwerpen mag terecht als het brandpunt dezer eenmaking worden beschouwd.

In 1885 werd onder de bescherming der Belgische Regering een Congres van maritiem recht ingericht ter gelegenheid van de Internationale Tentoonstelling te Antwerpen.

De pogingen die toen gedaan werden, werden niet met succes bekroond. Men had te veel hooi op zijn vork genomen. Men wilde in één slag komen tot de volledige eenmaking van het zeerecht nopens alle punten en doodeenvoudig een internationaal codex van zeerecht opmaken (6).

Doch op internationaal gebied, waar zoveel tegenstrijdige opvattingen en belangen der mensen van goede wil scheidt, wreekt de tijd zich over alles wat zonder hem ondernomen wordt. Men moest de reders, de verzekeraars, de handelaars, de bankiers, de rechtsgelerten overtuigen en tot akkoord brengen, tijdens diplomatieke conferenties diplomaten en ambtenaren overhalen, de goedkeuring bekomen van regeringen en parlementen.

Nadien ontstond eveneens in België de gedachte trapsgewijze te werk te gaan en eerst de eenmaking te zoeken daar waar zij het gemakkelijkst te verwezenlijken en het meest wenselijk was.

De heer August Beernaert, die het eerste ministerschap in ons land ononderbroken waarnam van 1884 tot 1894, spande zich voor deze gewichtige taak.

Ook de heer Louis Franck, die later Minister van Koloniën en Gouverneur der Nationale Bank werd, was een der verdienstelijkste pioniers en kampioenen voor het tot stand brengen van een waar internationaal zeerecht.

Jong advocaat, 27 jaar, vond hij een welwillend en sympathiek onthaal bij M. Charles Lejeune, aan wie hij zijn ontwerpen uiteenzette en wiens medewerking hij tot hun verwezenlijking vroeg.

Hij slaagde erin de heer Lejeune te overtuigen, die, op zijn beurt, Eerste Minister Beernaert overhaalde de steun zijner sterke persoonlijkheid te verlenen aan de stichting van het werk, dat een standaardwerk zou zijn: het Internationaal Maritiem Comité, waarvan de heer Franck achtereenvolgens secretaris generaal, onder-voorzitter (1913) en voorzitter was (van 1921 tot aan zijn dood op 31 december 1937).

In 1898 had te Antwerpen de eerste Conferentie van dit Comité plaats.

Het is samengesteld uit nationale verenigingen van zeerecht. Als voorzitter der Franse vereniging fungeerde de heer Georges Ripert, gewezen Deken der rechtsfaculteit te Parijs.

Het groepeerde reders, verzekeraars, bankiers, handelaars en juristen.

Het is de ontwerper en de opsteller van al de ver-

dragen, dank zij dewelke meer dan de helft van het zeerecht geünifiëerd werd.

Het vergaderde in september 1955 te Madrid en tijdens het huidige verlot te Lissabon onder voorzitterschap van de heer Lilar, Minister van Justitie.

En van de rol door ons land en inzonderheid door het Internationaal Maritiem Comité in de eenmaking van het zeerecht gespeeld, mocht de heer Hymans, Minister van Buitenlandse Zaken, met fierheid verklaren:

« La Belgique contribue à la grande entreprise, qui se poursuit dans le monde en vue de coordonner la vie internationale, de fonder un règne durable de sécurité, de morale et de paix. Vous y collaborerez de votre côté en cherchant à faire régner sur les routes mouvantes des océans qui séparent les peuples, les règles de justice, qui les rapprochent. » (7).

Eén der belangrijkste verdragen op maritiem gebied, vrucht van meer dan 25 jaren voorbereiding, is het verdrag van Brussel van 25. augustus 1924 tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossemten.

* * *

II. De ontheffingsclausules in het cognossement.

Oorsprong. — Bepaling van het cognossement.

Volgens Van Bladel dagtekent de oorsprong van het cognossement waarschijnlijk van de veertiende eeuw. Eertijds vergezelde de eigenaar zijn koopwaar tijdens de reis. Een lid van de bemanning «schrijver» genaamd, tekende op een register of scheeps-journaal de ingescheepte en ontscheepte voorwerpen aan. De eigenaar nam bezit van zijn koopwaar bij de ontscheeping en verkocht ze ter bestemmingsplaats.

Nadien, ten gevolge van de noodwendigheden van de handel, reisde de handelaar met zijn koopwaar niet meer mee, doch vergenoegde hij zich met een geschrift of ontvangstbewijs hem door de kapitein overhandigd en dat recht gaf op aflevering ter bestemming.

Het cognossement is een titel vaststellende tezelfder tijd de erkenning door de kapitein van de lading of van de ontvangst der koopwaar en de verbintenis, die hij aangaat, ze te vervoeren en af te leveren ter bestemmingshaven aan de wettige houder van de titel onder de gestelde voorwaarden.

Het is dus een bescheid, dat de koopwaar aan boord van een bepaald schip vertegenwoordigt en dat recht geeft op aflevering der koopwaar (8).

Naar luid van artikel 85 der zeewet mag het cognossement aan order zijn of aan toonder of aan bepaalde persoon.

Het cognossement aan order is het meest gebruikelijk. Het wordt overgedragen door endossering zoals de wisselbrief; het cognossement aan toonder door eenvoudige overhandiging, zoals een bankbiljet.

Het cognossement aan bepaalde persoon bestaat in de praktijk niet meer.

Het cognossement was aanvankelijk zeer eenvoudig en bevatte slechts enkele vermeldingen.

Het was «schoon», is te zeggen het bevatte geen reserves en huldigde de volledige verantwoordelijkheid van de vervoerder.

* * *

Ontheffingsclausules in de 18^e en de 19^e eeuw.

't Is slechts in de 18^e eeuw, zo schrijft Van Bladel, dat de ontheffingsbedingen te voorschijn komen.

De 19^e eeuw zag een diepe ommekeer tot stand komen in de scheepvaart: vervanging der zeilers door stoomschepen, vervanging van het hout door ijzer en

staal in de scheepsbouw, verhoging van de snelheid, van de veiligheid der manipulatie der ladingen.

Het werd aan de vervoerder onmogelijk dezelfde verantwoordelijkheid op zich te nemen als in het verleden, gezien de gevaren aan de zeevaart verbonden, het groot aantal te vervoeren colli, de onmogelijkheid om de juistheid van de aangiften der laders bij de inscheping te controleren, dit alles beheerst door de concurrentie en de vermindering der vrachtprijzen.

Ook zag men, vooral van af de tweede helft der 19^e eeuw, de ontheffingsclausules zich bovenmate vermenigvuldigen en het cognossement werd dan ook een verward, ingewikkeld document, geëmailleerd met een oneindigheid van bedingen, voorwaarden, steeds meer en meer verscheiden, complexe, talrijke en duistere reserves.

En wanneer de houder van het cognossement met grote moeite er in slaagde zijn titel te doorlezen, dan was het ten slotte om te vernemen dat deze titel volkomen waardeloos was, aangezien de vervoerder zich van alle mogelijke verantwoordelijkheid ontheven had.

Men heeft terecht kunnen zeggen dat de kapitein er in geslaagd was te vervoeren en af te leveren «wat hij wil, wanneer hij wil, waar hij wil, zoals hij wil en in de staat waarin hij wil».

Het cognossement werd een «document of irresponsability» van alle praktische waarde ontbloot (9).

De heer W. W. Paine, vertegenwoordiger der Vereniging van Engelse bankiers ter Conferentie van Den Haag, zeide het in gevatte en humoristische be-woordingen:

«Tous vous savez comment est fait un connaissance : il y a dedans un certain nombre de choses imprimées en petits caractères : et l'inconvénient du connaissance est que, d'ordinaire, le venin se trouve dans la queue. Avant d'avoir lu un connaissance du commencement à la fin, vous ne savez jamais ce qu'il peut contenir...»

»Il débute d'une façon tout à fait anodine et vous vous égarez à travers toute une série de conditions absolument innocentes et parfaitement justes et loyales, lorsque tout à coup vous trouvez cachée dans un petit coin, une condition qui sape littéralement, les bases de votre contrat avec votre client, qui ruine votre position envers lui... (10).

Onder de dekmantel van de vrijheid der overeenkomsten gehuldigd door artikel 1134 van het burgerlijk wetboek beweerden de reders zich van alle verantwoordelijkheid wegens nautische en handelsfouten van hun aangestelden te ontheffen.

Het Hof van verbreking van België had beslist dat de verantwoordelijkheid van de reder, wegens fouten van de kapitein niet ingesteld werd in het belang der openbare orde en dat er contractueel mocht aan ver-zaakt worden (11).

In 1927 — vóór het in werking treden van het verdrag van Brussel in Frankrijk — werd voor de rechtbank te Marseille een zaak behandeld: N.V. La Nièvre tegen de Compagnie Transatlantique, strekkende tot schadeloosstelling wegens averij der ingeladen koopwaar.

Doch in het vervoercontract was een clause van beperking van aansprakelijkheid ingelast, die de verantwoordelijkheid van de Compagnie Transatlantique beperkte tot de som van 100 frank.

Het vonnis deed recht op de eis van de inlaadster N.V. La Nièvre, die belangrijke schade had geleden, doch de Compagnie Transatlantique werd slechts veroordeeld haar de som van 100 frank te betalen.

Verschillende Franse rederijen beperkten hun ver-

antwoordelijkheid tot de fabuleuze som van 10 frank ! En een Frans vonnis overwoog : « que bien que la clause limitant la responsabilité à dix francs soit une pure farce, le tribunal est forcé de reconnaître sa validité » (12).

De « negligence clause ».

De « negligence clause », die voor het internationaal verdrag van Brussel algemeen toegepast werd, had voor doel de rederij vrij te stellen van de fouten en nalatigheden door haar aangestelden gepleegd. Zij was gewoonlijk in een zeer eenvoudige formule vervat : « De reder is niet verantwoordelijk voor de fouten of nalatigheden van de kapitein of van de bemanning. »

De « negligence clause » dekte hetgeen men noemt de « baratterie » van de kapitein en van de bemanning. Daardoor werd verstaan alle soort van fouten gaande van de eenvoudige onvoorzichtigheid tot het bedrog (dol), gebrek in de verzorging, bewaking, aflevering der koopwaar, zowel van het hoofd als van de leden van de bemanning, diefstal gepleegd door de kapitein of de bemanning.

Haar draagwijdte was volstrekt algemeen.

Er werd zelfs de vraag gesteld of de « negligence clause » zich mocht en moest uitstrekken tot de verliezen van mensenlevens en tot lichamelijke verwondingen der passagiers.

Twee arresten van het Hof van Alger van 20 januari 1892 (Revue d'Alger, 1892, 117) en van het Hof van Saigon van 15 april 1910 (Autran, XXV, 51) hadden deze vraag bevestigend beantwoord.

De diplomatieke conferentie van maritiem recht, vergaderd te Brussel in oktober 1910, drukte bij eenparigheid de wens uit dat een positieve wettekst zou bepalen dat het leven en de veiligheid van de passagiers het voorwerp van geen enkele geoorloofde overeenkomst mogen uitmaken en dat, te dien opzichte, ondanks alle strijdig beding, de verantwoordelijkheid van de reder geheel blijft (13).

Een diepe omwenteling had plaats gehad : de rechtswaarborg van de verantwoordelijkheid van de vervoerder was verdwenen.

De vrijheid van de overeenkomsten bestond weleer in de tijd der kleine zeilers, wanneer de inlander vrij de bewoordingen van zijn charter-partij met de reder besprak. Zij bestond niet meer sinds het cognossement door de reder aan de inlander opgelegd werd, zonder dat deze er iets kon aan wijzen (14).

De eenheid en de cohesie der krachtingspanning, die de overwinning der reders verzekerd hebben, zijn op zich zelf zeer lofwaardig. Gans de moderne vooruitgang op handelsgebied zoals op alle andere gebieden strekt tot groepering der belanghebbenden in syndicaten en verenigingen. Doch terwijl de reders vooruitstevenden, staken de inlanders niet van wal; terwijl de eenen zich groepeerden, bleven de anderen verspreid. Het evenwicht was verbroken.

Het was nodig dat de inlanders dezelfde middelen gebruikten en dat zij tegenover de groepering der reders een eigen groepering stelden, machtig genoeg om over de termen van het vervoercontract te onderhandelen (15).

Het was nodig dat een internationale wetgeving de vrijheid van de inlanders tegen de willekeur en de dictatuur der reders verdedigde.

Reactie.

Een reactie kwam het eerst tot stand in de Verenigde Staten van Amerika, waar in 1893 een wet gestemd werd gekend onder de naam Harter Act, die voor de reders de vrijheid beperkte zich door contract van hun verantwoordelijkheid te ontheffen.

Een gelijkaardige wetgeving werd uitgevaardigd in Australië, in Nieuw-Zeeland en in Canada. En in 1917 beval de Koninklijke Commissie der Engelse Dominions aan dat een wetgeving zou aangenomen worden op grondslag van de Canadese wet (16).

In de lente 1921 richtte het Comité voor Zeevaartrecht te Londen, onder leiding van zijn eminente voorzitter Sir Henry Duke en onder de actieve stuwkracht van zijn secretaris, Dr. W. R. Bisschop, een reeks voorafgaande vergaderingen is, in de loop derwelke ontwerpen werden opgemaakt.

Dit Comité genoot daarenboven de medewerking van uitstekende rechtsgeleerden, wier naam gezag heeft op gebied van maritiem recht, zoals Lord Phillimore, en van continentale zijde onze landgenoot de heer Louis Franck.

De resoluties, voorbereid te Londen in de lente 1921 en aanbevolen door het Comité voor Zeevaartrecht (Maritime Law Committee), werden bij eenparigheid van stemmen aangenomen door de Vereniging van Internationaal Recht (International Law Association) in haar Congres te Den Haag op 3 september 1921.

De voornaamste reders, verzekeraars, inladers en bankiers der grote maritieme naties waren aldaar vertegenwoordigd. In feite was het Engels element er sterk overwegend.

Dit congres stelde de beroemde regelen op gekend onder de benaming « Regelen van Den Haag » — « Règles de La Haye » — « Hague Rules », betreffende de verantwoordelijkheid van de maritieme vervoerder.

De Conferentie van Brussel onder voorzitterschap van de heer Louis Franck, bracht het verdrag van 25 augustus 1924 tot stand, dat slechts de bekrachtiging en de bijna letterlijke weergave van deze Regelen is.

Dit verdrag had inderdaad hoofdzakelijk voor doel de misbruiken te keer te gaan, welke er toe leidden in feite de rederij van alle verantwoordelijkheid te ontheffen.

III. Het verdrag van Brussel van 25 augustus 1924.

Wettelijke bekrachtiging.

De Belgische wet, die het verdrag goedkeurt, werd afgekondigd op 20 november 1928 en in het Staatsblad van 1 en 2 juni 1931 bekend gemaakt.

Doch de wetgever vaardigde daarenboven een wet uit ten doel hebbende « de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossementen getekend te Brussel op 25 augustus 1924 ».

Deze wet werd afgekondigd op 28 november 1928 en bekend gemaakt in het Belgisch Staatsblad van 11 januari 1929.

Zij vervangt in het Wetboek van Koophandel artikel 91 der samengeordende zeewetten en is de letterlijke overdruk van het verdrag van Brussel.

Zowel het verdrag als artikel 91 der wet worden meestal aangeduid onder de benaming : Regelen van Den Haag.

De vorm van het verdrag.

Het verdrag van Brussel, evenals de Regelen van Den Haag, zijn van Engelse inspiratie en zijn opgesteld onder vorm van een Engels cognossement.

De tekst is slecht verzorgd, duister en langdradig.

De heer Louis Franck gaf toe dat hij eleganter had kunnen zijn... (17) en Sir Leslie Scott drukte zich als volgt uit: (18)

« Het opstel is niet zeer juridisch... dit slechte » mengsel van Engels en van Frans zal nochtans perfect verstaan worden door de reders en de laders, » die met deze termen bekend zijn. »

De commentatoren zijn nog strenger.

S. Cole drukt op het diffuus karakter van de tekst; Temperley bestempelt hem als « unusually obscure ». Ook Marais is van oordeel dat zijn rechtskundige betekenis soms zeer duister is (19).

Aldus worden onder par. 4, 2° van *a* tot met *q* (de twee derden van het alfabet!) een hele reeks feiten opgesomd, waarvoor de reder niet aansprakelijk is.

Behalve de fouten door de kapitein en de bemanning gepleegd bij de navigatie of het voeren van het schip (litt. a), geldt het hier oorzaken van verlies of averij, waarvoor de reder geen verantwoordelijkheid draagt krachtens het gemeen recht en was het overbodig deze op te sommen.

Het ligt inderdaad voor de hand dat de reder b.v. niet aansprakelijk kan zijn voor de daden van God (les actes de Dieu) — in het Nederlands door de Belgische wetgever vertaald door: « onvermijdelijk natuurlijke toevallen » (litt. d).

Ten slotte zijn al deze oorzaken vervat en samengevat onder litt. q:

« iedere andere oorzaak ontstaan buiten wezenlijke » schuld of medeweten van de vervoerder ».

Het ware wellicht geraadzaam geweest, met het oog op de juridische klaarheid, deze lange opsomming ter zijde te laten.

De vertegenwoordigers van de reders hielden er echter aan, zo om redenen van sentimentele aard, omdat het oude, eerbiedwaardige formules waren, waarmee zij van oudsher vertrouwd waren, als om de behoefte van de Angelsaksers, wanneer zij wetten uitvaardigen, eindeloze opsommingen te doen.

Ter Conferentie van Brussel verklaarde Sir Lesley Scott:

« Je me permets de faire remarquer qu'il est très » difficile de toucher à cet article IV 2.

« C'est un peu comme les tables de marbre de » Moïse, sur lesquelles étaient inscrits les commandements de Dieu.

« En séance plénière à Londres, cet article a fait » l'objet de concessions et de stipulations pour chaque » mot et si nous nous avisons ici d'y modifier quoi que » ce soit, nous mettrions le feu aux poudres et nous » pourrions nous attendre à des choses bien désagréables. A mon avis donc nous ferions mieux de ne pas » y toucher » (20).

* * *

De verplichtingen van de vervoerder.

De Regelen van Den Haag en het verdrag van Brussel leggen aan de vervoerder verplichtingen op betreffende:

1) de zeewaardigheid van het schip (nautische verplichtingen), par. III, 1°;

2) de zorgen aan de lading te geven (handelsverplichtingen), par. III, 2°;

3) het opstellen van het cognossement, par. III, 3°.

* * *

1) De zeewaardigheid van het schip.

Wat de nautische zijde betreft, is de vervoerder, ingevolge par. III 1° van artikel 91 der Zeewet, slechts verplicht voor en bij de aanvang van de reis een behoorlijke zorg (due diligence) uit te oefenen om het schip zeewaardig te maken, uit te rusten en in staat te stellen voor het veilig vervoer der koopwaar.

Het bewijs van de uitoefening der « due diligence » behoort aan de vervoerder (par. IV, 1° in fine).

Als gevolg van de verplichting opgelegd bij par. III, 1°, ontheft par. IV, 1° de vervoerder, die zijn plicht gedaan heeft voor en bij de aanvang de reis, van al de gevolgen van de onzeewaardigheid, die slechts tijdens de reis overkomt.

Zodra het schip zijn reis ondernomen heeft, staat het onder bevel van de kapitein en kan de vervoerder geen persoonlijke en nuttige controle meer uitoefenen om het schip zeewaardig te houden.

Het is dus billijk hem te ontheffen van alle verantwoordelijkheid wegens verborgen gebreken, die vóór het vertrek bestonden en die zich slechts tijdens de reis openbaren (21).

In dezelfde gedachtenorde bepaalt par. IV 2° a) dat de vervoerder noch het schip aansprakelijk is wegens verlies of schade voortvloeiende uit een handeling of nalatigheid van de kapitein of van een lid van de bemanning bij de navigatie of het voeren van het schip.

* * *

2) De zorgen aan de lading te geven.

Wat de handelsverplichtingen betreft, bepaalt par. III, 2°:

« Onder voorbehoud van het bepaalde bij par. IV, » is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de » behoorlijke en verzorgde lading, behandeling, » stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing » van de door hem vervoerde goederen. »

Zoals hierboven gezegd, somt par. IV in zijn 2° een lange reeks oorzaken van verlies of schade op, waarvoor de vervoerder noch het schip aansprakelijk is. Het zijn alle oorzaken buiten schuld van de vervoerder ontstaan.

Het behoort echter aan deze laatste de afwezigheid van fout in zijn hoofde te bewijzen.

Luidens par. IV, 5° wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder wegens verlies of beschadiging van goederen beperkt tot een bedrag van 17.500 frank per collo of eenheid, tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn aangegeven door de inlader voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte opgenomen is in het cognossement.

Bij overeenkomst tussen vervoerder en inlader mag wel een hoger, doch geen lager maximum-bedrag bepaald worden.

Naar luid van par. IV, 5°, al. 4, is de vervoerder niet aansprakelijk voor verlies of schade aan de koopwaren veroorzaakt, indien de lader in het cognossement een valse verklaring gedaan heeft nopens hun aard of hun waarde.

* * *

3) Het opstellen van het cognossement.

Par. III, 3° bepaalt dat de vervoerder of de kapitein, op verlangen van de inlader, aan deze een cognossement afleveren moet, dat vermeldt de voornaamste tot het vereenzelvigen der koopwaren nodige merken, zoals zij schriftelijk door de lader voor de inlading verschaft werden (litt. a);

het aantal colli of stuks, of de hoeveelheid, of het gewicht, volgens het geval, zoals zulks door de inlader schriftelijk is opgegeven (lit. b);

de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen (lit. c).

Terwijl voor de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid der goederen de kapitein, verplicht is de verificatie zelf te doen, zal hij, volgens de tekst van het verdrag, voor de andere vaststellingen, nl. de merken, het getal, de hoeveelheid, het gewicht, zich houden aan de schriftelijke verklaringen van de inlader.

Hij is, naar luid van par. III, 3° c al. 2, nochtans niet verplicht de verklaringen van de inlader, betreffende merken, getal, hoeveelheid, gewicht, te aanvaarden, indien hij een ernstige reden heeft te vermoeden dat zij niet juist de door hem ontvangen koopwaren weergeven of indien hij niet de redelijke middelen gehad heeft ze na te gaan.

Volgens de heer Louis Franck behoudt het verdrag de essentiële regel dat de kapitein, die een cognossement opmaakt, verantwoordelijk is voor de vermeldingen, die hij er in opneemt.

Doch aangezien hij de merken, het getal, de hoeveelheid, het gewicht vermeldt volgens de aangifte van de inlader, voert het verdrag twee regelen in, die van het gemeen recht afwijken.

De eerste is dat de bewijskracht van het cognossement niet absoluut is, doch slechts geldt tot tegenbewijs.

De tweede bescherming, die aan de rederij gegeven wordt, is dat de inlader tegenover de vervoerder borg blijft van de juistheid der door hem gedane opgaven nopens merken, getal, hoeveelheid en gewicht (par. III, 5°).

Maar tegenover de houder van het cognossement blijft de vervoerder verantwoordelijk voor de juistheid der vermeldingen van het cognossement.

De vervoerder is echter, zonder waarborg vanwege de inlader, verantwoordelijk tegenover de bestemming of de houder van het cognossement, wat de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid der goederen betreft, zoals zij in het cognossement beschreven zijn (22).

* * *

Naar de tekst van par. III, 3° a) en b) mag de kapitein — in tegenstelling met de staat der goederen, die hij persoonlijk moet verifiëren — de merken, het getal, de hoeveelheid en het gewicht in het cognossement vermelden volgens de schriftelijke aangifte door de inlader gedaan.

Dit mag echter, volgens de besprekingen ter Conferentie van Brussel, niet in absolute zin opgevat worden.

De kapitein heeft de volstrekte verplichting de uiterlijke staat en gesteldheid der goederen te verifiëren. Doch wat de merken, het gewicht, de hoeveelheid en het getal aangaat, wordt deze verificatie hem slechts opgelegd, indien dit redelijker wijze mogelijk is.

De wet legt hem een redelijke en normale verplichting van verificatie en controle op, rekening houdende met de gebruiken der haven, de verificatiemiddelen aan boord, de aard der koopwaar, enz. (23).

Is de koopwaar in goede staat, dan schrijft de kapitein op het cognossement: «in apparent good order and condition» — «en bon état et conditionnement apparentes». Zoniet moet het gebrek worden vermeld: «ratte, gekleurde waar, geroest, beschadigd, enz.»

Wat de merken, het getal, de hoeveelheid en het gewicht betreft, verbieden de Regelen van Den Haag,

over het algemeen, alle formules, die elk verhaal tegen de vervoerder ondoeltreffend maken, als daar zijn: «said to weigh» — «shippers' weight» — «quantity said to be» — «que dit être» — «hoeveelheid onbekend, ongeveer, min of meer».

Doch in de practijk kunnen zich moeilijkheden voordoen. Aldus kan het gebeuren dat de merken niet duidelijk gedrukt of niet goed vastgehecht zijn en dat de kapitein zich in de onmogelijkheid bevindt zulks nauwkeurig na te gaan.

Eveneens wat betreft het getal, de hoeveelheid en het gewicht, vooral wanneer het gaat om ladingen stortgoederen (bulk cargoes), b.v. granen, kolen, planken. Het is dan mogelijk dat, gezien de vlugheid der bewerkingen van inscheping, de vervoerder niet de redelijke middelen heeft de geladen hoeveelheden na te gaan.

Het verdrag van Brussel laat derhalve in twee gevallen de meldingen toe, als: «what said be» — «que dit être» — «merk, gewicht, getal, hoeveelheid onbekend».

Deze gevallen zijn restrictief opgesomd in artikel 91, A, III, c, al. 2, nl.:

1) wanneer de kapitein ernstige reden heeft te vermoeden dat de verklaringen van de inlader niet juist de door hem ontvangen koopwaar weergeven;

2) wanneer hij niet de redelijke middelen gehad heeft ze na te gaan.

Volgens zekere rechtspraak zou een bijzondere melding van deze redenen en van deze onmogelijkheid in het cognossement moeten gemaakt worden (24).

Deze formules, die een ontheffing van verantwoordelijkheid vanwege de kapitein in zich sluiten, mogen enkel betrekking hebben op gewicht, hoeveelheid, getal en merken.

Wat de uiterlijke staat en gesteldheid der goederen betreft, is het verbod der ontheffingsclausule absoluut (25).

* * *

De verplichtingen van de vervoerder zijn van openbare orde. — Nietigheid van alle strijdig beding.

De inschrijving in de cognossementen van alle bedingen, die aan de rederij zouden toelaten, zonder verantwoordelijkheid op te lopen, te kort te komen aan de verplichtingen haar bij par. III opgelegd betreffende de zeewaardigheid van het schip, de zorgen aan de lading te geven en het opstellen van het cognossement is nietig.

Immers par. III, 8) bepaalt:

«Iedere clausule, beding of overeenkomst in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen en het nakomen der verbintenissen in deze paragraaf voorzien of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorzien, zal van nul en gener waarde zijn en geen effecten sorteren.»

Dit is het kapitaal bestanddeel van het verdrag, want het is in dit opzicht dat in het verleden het gebruik der ontheffingsclausules tot de scherpste critiek aanleiding gegeven had (26).

Het verdrag van Brussel en de wet van 28 november 1928 zijn van openbare orde, want zij zijn toepasselijk ook op de verhandelbare cognossementen, die in het buitenland uitgegeven zijn voor het vervoer in

om het even welk schip uit een haven of naar een haven van België of van zijn kolonie (artikel 91 A).

Artikel 91 A, par. III, 8° kent hun dit karakter toe toe en de bespreking in de Senaat (zitting van 31 oktober 1928, verklaring van M. Dens en Minister Lippens) hebben het bevestigd (27).

Het aantal zaken behandeld door middel van cognossementen is zo groot, de belangen die op het spel staan zo aanzienlijk, dat het nodig is dat het recht toepasselijk op het cognossement overal hetzelfde weze, dat het niet van de wil der partijen afhangt, doch dat het beheerst wordt door wetten, die een verplichtend karakter, een karakter van openbare orde hebben (28).

* * *

Samenvatting.

De verplichting en de oorzaken van aansprakelijkheid van de reder zijn opgesomd in par. III;

zijn rechten en oorzaken van vrijstelling van verantwoordelijkheid in par. IV.

En naar luid van par. V staat het de vervoerder vrij geheel of gedeeltelijk afstand te doen van de wettelijke ontheffing van aansprakelijkheid en aldus zijn verantwoordelijkheid uit te breiden, mits zulks in het cognossement vermeld is.

Kort en bondig: de Regelen van het verdrag voeren wettelijke verplichtingen en verantwoordelijkheden in, waaraan de vervoerder zich niet kan onttrekken en ontheffingen van aansprakelijkheid, die hij mag verminderen doch niet uitbreiden.

Het verdrag legt een minimum aansprakelijkheid ten laste van de vervoerder, voorziet een maximum ontheffingen in zijn voordeel en een beperking van verantwoordelijkheid tot honderd Pond sterling (17.500 frank) per collo of eenheid.

De verantwoordelijkheid is de regel, de ontheffing de uitzondering (29).

Deze regelen zijn enkel de bekrachtiging van hetgeen steeds het gemeen recht geweest is in zake verantwoordelijkheid van de vervoerder in al de landen der wereld vanaf het Romeins recht.

Degene die zich gelast een koopwaar te vervoeren is de schuldenaar van een zeker voorwerp. Hij moet rechtvaardigen dat hij zijn schuld gekweten heeft en bijgevolg dat hij de koopwaar in goede staat afgeleverd heeft;

Indien hij haar in slechte staat aflevert, is hij verantwoordelijk, tenzij hij bewijze dat zulks ten gevolge van overmacht geschiedt. (Artikelen 3 en 4 van de Wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract.)

Het internationaal verdrag doet niets anders dan deze regel herstellen. Het maakt hem van publieke orde, doch binnen redelijke perken.

In zoverre het nautische fouten betreft, behoudt het gedeeltelijk de ontheffing van verantwoordelijkheid.

Doch in zoverre het gaat om behoorlijke lading, behandeling, stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen, maakt het verdrag het gemeen recht verplichtend in de betrekkingen tussen reder en houder van het cognossement (30).

Het opstellen van het cognossement is aan strikte regelen van openbare orde onderworpen.

* * *

Toetredende staten.

Het internationaal verdrag van Brussel tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossementen werd aanvankelijk door de volgende Staten ondertekend:

Duitsland, de Argentijnse Republiek, België, Chili

de Republiek van Cuba, Denemarken, Spanje, Esthonië, de Verenigde Staten van Amerika, Finland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Hongarije, Italië, Japan, Letland, Mexico, Noorwegen, Nederland, Peru, Polen, en de Vrije Stad Dantzig, Roemenië, het Koninkrijk der Serviërs, Croaten en Slowenen.

Andere staten zijn later tot het verdrag toegetreden.

De Vaticaanse stad heeft het verdrag in zijn nationale wetgeving ingelijfd bij decreet van 15 september 1951 (31). De toetreding van Turkije werd bekend gemaakt in het Belgisch Staatsblad van 25 februari 1956.

Zekere landen voerden in hun wetgeving de integrale tekst in van het verdrag.

Dit was het geval voor Groot-Brittannië (Carriage of Goods by Sea Act 1924); België (wet van 28 november 1928); Australië (Carriage of Goods by Sea Act 1924); Canada (Water Carriage of Goods Act 1936); Frankrijk (wet van 9 april 1936).

Andere landen maakten gebruik van de faculteit, die hun door het protocol van ondertekening verleend werd « de bij het verdrag aangenomen regelen in hun eigen wetgeving op te nemen in een bij die wetgeving passende vorm ».

Dit werd gedaan door de Verenigde Staten (Carriage of Goods by Sea Act, 16 april 1936), de Scandinavische landen, die een eenvormige wet aanvaardden (wet van 7 mei 1937 voor Denemarken, van 9 juni 1939 voor Finland, van 4 februari 1938 voor Noorwegen, van 5 juni 1936 voor Zweden), Nederland (wet van 1 februari 1927), Italië (wet van 1942), Spanje (wet van 22 december 1949), Duitsland (wet van 10 augustus 1937).

Al deze landen wijzigden zeer licht in hun geheel de tekst van het verdrag.

* * *

IV. De garantiebrieven.

Bepaling.

Wat is de garantiebrieven?

De garantiebrieven of tegenbrieven van vergoeding (contre-lettre d'indemnité) is een geheime brief door dewelke de inlader zich verbindt de rederij te ontslaan van de verantwoordelijkheid, die deze tegenover derden, inzonderheid tegenover de koper der koopwaar, zou kunnen oplopen ten gevolge van het feit dat de beschrijving der geladen koopwaren, zoals zij voorkomt in het cognossement, niet zou overeenstemmen met de ter bestemming ontscheepte waar (32).

Geval onderworpen aan de zesde kamer van het Hof

Als voorbeeld van de garantiebrieven zal ik het geval aanhalen dat aan de zesde kamer van uw Hof onderworpen werd.

In augustus 1951 moesten 609 ton betonstaven geladen worden op een stoomschip gemeerd in de haven van Antwerpen.

Hoewel de goederen aldaar nog niet aangekomen waren, leverde de kapitein een cognossement « received for shipment » — « ontvangen voor inscheeping » — af aan de inlader voor een hoeveelheid van 609 ton, mits deze in een garantiebrieven verklaarde in te staan voor eventuele niet inlading en alle schade, welke de kapitein of zijn rederij dientengevolge zou kunnen lijden te vergoeden.

In plaats van 609 ton, werden uit hoofde van het in gebreke blijven van de firma, die de koopwaar aan de inlader moest leveren, slechts 219 ton betonstaven geladen.

Het schip vertrok dus uit Antwerpen met een manco van 609 — 219 = 390 ton.

Inmiddels had de inlader de cognossementen overhandigd aan zijn leverancier en deze slaagde er in ze te verhandelen en de waarde van 609 ton op te strijken, hoewel hij slechts 219 ton ter inscheping had aangeboden. Hij verdween spoorloos na het voltrekken dezer snode daad.

De vreemde kopers, houders van de cognossementen, die 609 ton betaald hadden, doch slechts 219 ton ontvingen, stelden de kapitein schadeplichtig voor zijn wanprestatie.

Op grond van de garantiebrieven dagvaardde de rederij vertegenwoordigd door de kapitein, de inlader tot betaling van vijf miljoen frank, om zich te vrijwaren tegen de eis van de houders der cognossementen.

De Rechtbank van Koophandel te Antwerpen had deze vordering in principe ingewilligd.

Doch uw Hof heeft, m.i. terecht, deze vordering onzegd om reden dat de garantiebrieven nietig was als in strijd met de openbare orde ingevolge artikelen 1311 van het Burgerlijk Wetboek en 91A § III, 8° der Zeewet; artikel 91 der Zeewet zijnde de reproductie van de Regelen van Den Haag 1921, en van het Verdrag van Brussel 1924.

* * *

Oorsprong van de garantiebrieven.

Wij ontleen aan de redevoering door de heer Leopold Dor, gehouden op de vergadering der Conferentie van het Internationaal Maritiem Comité te Amsterdam, op 3 augustus 1927, de volgende bijzonderheden nopens de oorsprong, het voor en tegen van de garantiebrieven⁽³³⁾.

Deze oorsprong dient gezocht te worden in de huidige snelheid en omvang der bewerkingen van het maritiem vervoer en in de uitbreiding van het documentair krediet.

Snelheid en omvang van het vervoer.

Wanneer eertijds de inlader zelf zijn koopwaren aan de kleine zeiler kwam aanbieden en alles zorgvuldig op de brug van het schip werd geteld, was het niet nodig tot de garantiebrieven zijn toevlucht te nemen. Doch heden, wanneer men b.v. een lot van 30 tot 40.000 planken laadt, is het bij tegensprekelijke telling onmogelijk dat degene die ze aan wal telt en die welke ze aan boord telt, de markeur van de lader en die van de kapitein, tot hetzelfde eindresultaat komen, ofwel indien zij er wel toekomen, weet er van overtuigd dat zij niet geteld hebben, want indien zij gewetensvol geteld hadden, zouden zij niet akkoord zijn.

Zal men de waar, waarvan de hoeveelheid betwist wordt, ontladen, mitsgaders degene, die er boven op gestapeld ligt en waarvan de hoeveelheid niet betwist wordt?

En daarna tot hertelling overgaan?

Onmogelijk, elke dag, elk uur vertraging vertegenwoordigt aanzienlijke sommen voor de rederij.

Heel natuurlijk zegt alsdan de inlader aan de kapitein: Wij zijn niet akkoord? Goed. Ik beweer dat mijn cijfer, 40.000 planken, juist is, doch indien zoals U bevestigt, er slechts 39.905 geladen werden, ziehier een brief, door dewelke ik U waarborg voor de gevolgen van mijn eventuele missing en schrijf op het cognossement 40.000 planken, zoals door mij werd aangegeven.

« A clean bill of lading against a letter of indemnity. »

Hetzelfde wanneer de kapitein van oordeel is dat de koopwaar of de verpakking niet in goede staat is: « natte, geroeste koopwaar, gebruikte, geblutste vaten, zwakke verpakking », beweert de kapitein.

Verschoning, zegt de inlader, U zijt gewis een ervaren kapitein, doch U zijt geen industrieel noch handelaar en ik als man van het vak, beweer dat die waar goed is en de verpakking perfect in orde.

Wat gedaan? Zullen de twistende partijen zich tot het gerecht wenden om een expert te doen aanstellen?

Aanzienlijk tijdverlies! Ergo zegt de inlader tot de kapitein: Gij volhardt in uw zienswijze? Ik volhard in de mijne. Geef mij een « schoon » cognossement met de melding: « koopwaar in uiterlijk goede staat ». En ziehier een garantiebrieven, waarbij ik mij sterk draag dat gij wegens deze zogezegde gebrekkige verpakking geen verantwoordelijkheid oploopt.

« A clean bill of lading against a letter of indemnity! »

Anderzijds het documentair krediet.

Want heden ten dage, steeds volgens de heer Dor, koopt men geen koopwaren meer.

In de tijd der kleine zeilers volgde de handelaar zijn koopwaar aan boord, bij de aankomst in het vreemd land deed hij ze onder een afdak plaatsen en hij zelf gelastte zich kopers voor zijn waar te vinden.

Er kon dan over de koopwaar gediscussieerd worden. Doch wat koopt men hedendaags? Drie stukken papier: het cognossement, een verzekeringspolis en een factuur, die op de documentaire traite vastgespeld zijn. En door dit feit zelf is de belangrijkheid dezer stukken papier, inzonderheid van het cognossement, in aanzienlijke mate gestegen.

En hier treedt de man op die de praktijk der garantiebrieven zal bepalen: de bankier. Deze neemt slechts een « schoon » cognossement aan, zonder marginale aantekening, beweerend dat de minste reserve op het cognossement voorkomend de kredietoperaties, waarvan dit laatste het voorwerp is, zou kunnen hinderen.

En wanneer dan de kapitein soms onbeduidende reserves wil inschrijven nopens de verpakking, de staat of het aantal der koopwaren, zegt hem de inlader: als 't u belooft niet. Hoe zal ik alsdan mijn koopprijs innen?

De bankier van de koper zal weigeren de traite te accepteren en dienvolgens zal mijn eigen bankier weigeren haar te disconteren.

Gans de handelsverrichting wordt dus door die reserves in gevaar gebracht. Laat ze weg; geef mij een « schoon » cognossement; ik, inlader, overhandig u, kapitein, een garantiebrieven.

« A clean bill of lading against a letter of indemnity! »

* * *

Thesis der voorstanders. — De gezonde en de bedrieglijke garantiebrieven.

De voorstanders van de garantiebrieven voeren aan dat deze niet geschapen werd met een bedrieglijk inzicht, doch geboren is uit de noodwendigheden zelf van de internationale handel.

Er dient, volgens hen, onderscheid gemaakt tussen de gezonde en de bedrieglijke garantiebrieven.

De bedrieglijke garantiebrieven is die, welke een onderling overlegd bedrog tussen inlader en vervoerder verraaft om de koper of de houder van het cognossement en de andere belanghebbenden in dwaling te brengen nopens de eenzijdigheid, de staat of de hoeveelheid der ingeschepte koopwaar.

Gezonde garantiebrieven zijn die welke het gevolg

zijn van een eerlijk meningsverschil tussen voerder en inlader nopens de bestanddelen van het cognossement. Als voorbeelden van de gezonde garantiebrieven worden o.m. de volgende aangehaald.

De geladen koopwaar is van een bijzondere soort, waarvan het volgens de uitwendige staat moeilijk is uit te maken of zij gezond of geavarieerd is. Het klasiieke geval: ijzeren staven, bedekt met een laag roest. De kapitein wil zulks in het cognossement inlassen, doch de lader beweert terecht dat elke staaf ijzer oxydeert, wanneer zij aan de lucht blootgesteld is en biedt aan de kapitein een garantiebrief aan tegen overhandiging van een schoon cognossement.

Met regen bedekte koopwaar, die bijna zeker geen averij heeft, doch voor dewelke de kapitein op het cognossement de melding wil schrijven «natte koopwaar».

Oliehoudende granen, die beter vervoerd worden in gebruikte dan in nieuwe zakken (34).

Bijzondere koopwaar met een verpakking van een nieuwe of weinig gekende soort, waarvan de kapitein de soliditeit verdenkt.

Een lot planken of verschillende wijze geteld.

Olie en asfalt vervoerd in metalen vaten, die mogen teruggezonden worden en verschillende malen met hetzelfde product gevuld, zodat zij na een zeker tijdstip min of meer geblutst zijn, hoewel zij volkomen in staat blijven hun inhoud zonder de minste uitvloeiing te bevatten.

Wijzigingen aan het systeem van verpakking toegebracht sinds de laatste oorlog, b.v. vervanging van kassen in hout door containers in karton, ten gevolge van de schaarste en de duurte van het hout; verpakking in gebruikte of enkele zakken, waarvoorheen nieuwe of dubbele zakken gebezigd werden (35).

In al deze gevallen, beweren de voorstanders van de garantiebrief, kan een eerlijk meningsverschil bestaan en is de garantiebrief van aard om de snelheid van het vervoer en de gemakkelijke verhandeling van het cognossement te verzekeren.

Zonder te betwisten dat er eerlijke meningsverschillen nopens de merken, de hoeveelheid, de staat der koopwaren, de deugdelijkheid der verpakking tussen kapitein en inlader kunnen ontstaan, mag, mijns inziens, daaruit niet afgeleid worden dat de garantiebrief het enige middel is om deze moeilijkheden op te lossen.

De heer Dor heeft bij zijn uiteenzetting blijkbaar geen rekening gehouden met de bepalingen van het verdrag van Brussel, dat in 1927 wel ondertekend, doch in de meeste landen nog niet van kracht was.

Hij geeft overigens slechts een historisch overzicht van het vraagstuk.

Het typische geval, dat door hem en menige andere rechtsgeleerden aangehaald wordt om de noodzakelijkheid van de garantiebrief te bewijzen: gering meningsverschil nopens de hoeveelheid geladen koopwaar, is sedert het verdrag van Brussel ondoeltreffend.

Immers de inlader staat, volgens het verdrag van Brussel zelf tegenover de vervoerder borg voor de juistheid der door hem aangegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht. (Artikel 91, par. III, 5°).

In geval van meningsverschil nopens de hoeveelheid der geladen koopwaar is de garantiebrief dus overbodig.

De garantie is ingeschreven in de wet (36).

Anderzijds beschikt de kapitein over een wettelijk middel om zijn twijfel uit te drukken nopens de nauwkeurigheid der verklaringen van de inlader betreffende de merken, het getal, de hoeveelheid en het gewicht

der ingescheepte koopwaren, wanneer het hem praktisch onmogelijk is ze na te gaan.

Hij mag, in dit geval, overeenkomstig par. III, 3° c) in fine, op het cognossement meldingen neerschrijven als: «gewicht, getal, maat onbekend, juistheid der merken niet nagegaan».

De niet-goedkeuring van de verklaring van de inlader wordt aldus ter kennis van alle belanghebbenden gebracht en nooit heeft iemand het aangedurfd te beweren dat het verkieslijk zou zijn deze meldingen door geheime garantiebrieven te vervangen.

De internationale handel heeft zich aan deze clausules gewend. Waarom zou hij zich niet wennen aan de verdwijning der garantiebrieven? (37).

Wat de uiterlijke staat en gesteldheid der goederen betreft, is de vervoerder persoonlijk verantwoordelijk voor hun juiste beschrijving in het cognossement, zonder garantie vanwege de inlader.

Doch algemeen wordt aangenomen dat deze «uiterlijke staat en gesteldheid» bedoelen de staat en gesteldheid zichtbaar bij een uiterlijk redelijk nazicht.

De Engelse rechtbanken hebben sinds lang beslist dat de woorden «ingescheept in uiterlijk goede staat en gesteldheid» betekenen: «dat de koopwaren aan »boord van het schip geplaatst werden in uiterlijk »goede staat en gesteldheid voor zoveel men er zich »heeft kunnen rekenschap van geven op het eerste »zicht.»

Een onderzoek nopens de inwendige gebreken of de hoedanigheid der koopwaar wordt dus vanwege de kapitein niet vereist. Rechtsleer en rechtspraak zijn akkoord nopens dit punt (38).

Daarenboven is de inontvangstname heden ten dage niet zozeer het werk van de kapitein, die zich meer en meer tot zijn nautische functies beperkt, doch veel meer van agenten aan wal, die gespecialiseerd zijn in het vak en de karakteristieken kennen van de voornaamste koopwaren en van de verpakkingen, die er bij behoren (39).

Ontstaat er desniettemin een eerlijk meningsverschil tussen inlader en kapitein, kan het volgende voorbehoud in het cognossement worden ingelast:

«Natte, geroeste koopwaar, gebruikte, geblutste vaten, verpakking onvoldoende, naar de mening van de vervoerder».

Deze formule wordt, althans wat de verpakking betreft, nu reeds door de Britse vervoerders toegepast, zoals blijkt uit een verslag door de Britse Vereniging van Maritiem Recht ingediend ter conferentie van het Internationaal Maritiem Comité van Madrid, september 1955 (40).

En wat de houding der banken betreft, verklaarde de heer Francis Sauvage ter conferentie van Amsterdam 1927, dat bankiers van Tunis en van Marseille zeiden:

«Wij willen schone cognossementen, doch indien er »naast die schone cognossementen een garantiebrief »bestaat, die hun vermeldingen vernietigt, dan ver- »kiezen wij dat de reserves, waartoe de koopwaar in »de laadhaven aanleiding geeft, op het cognossement »zelf vermeld worden» (41).

Veelal nemen de banken cognossementen met reserves aan, doch zij eisen, in dit geval, overeenkomstig een voorstel door onze eminente landgenoot, de heer Constant Smeesters, ter conferentie van Amsterdam van 1927 gedaan, een bankgarantie, die door de inlader moet worden afgeleverd en die aan de koper of aan de houder van het cognossement terugbetaling waarborgt van alle schade, die zou kunnen voortspuiten

uit de reserves neergeschreven op het cognossement (42).

* * *

Thesis der tegenstanders.

De tegenstanders van de garantiebrief zeggen:

« Het is een verderfelijke praktijk, volgens dewelke » men op een stuk papier iets schrijft wat niet waar is. » Men vervormt dit cognossement, dat over de wereld » gaat reizen, in een bestendige leugen, die al de bezit- » ters en verhandelars van deze titel in dwaling zal » brengen. En dat is iets heel ergs. Dat is iets waar- » voor men het onmogelijk moet doen om er definitief » een einde aan te stellen.

» Welke ook de handelsnoodwendigheden mogen zijn, » is het toch vereist, indien de handel wil leven, dat » hij op gezonde wijze leve; en het is geen gezonde » handel, die slechts beweert te kunnen leven door het » dagelijks gebruik van de leugen. »

Zelfs de aflevering van een zogezegde « gezonde » garantiebrief, bij uitsluiting van elk inzicht van bedrog, is op zichzelf een leugen.

Want de kapitein bedriegt de bestemming en de houders van het cognossement, door hun b.v. te doen geloven dat de koopwaar in uiterlijke goede staat is, wanneer hij nopens dit punt vrees koestert.

Ofwel is de vrees van de kapitein ijdel en dan was het overbodig een garantiebrief op te stellen; ofwel is zij gegrond en dan is het de formele plicht van de kapitein deze vrees ter kennis te brengen van hem, die wellicht miljoenen gaat besteden tot aankoop der koopwaar op de trouw van het cognossement.

Dit is niet alleen een morele, doch tevens een wettelijke verplichting. Wie is in de laadhaven de vertegenwoordiger der belangen van de afwezige bestemming? Het is de kapitein, die het cognossement opstelt. Op hem rust de plicht de bestemming zo volledig mogelijk in te lichten nopens de staat waarin hij de koopwaar in ontvangst genomen heeft (43).

Nemen wij aan dat er gezonde garantiebrieven kunnen zijn betrekking hebbende op geringe meningsverschillen tussen inlader en kapitein.

Doch wie zal de scheidingslijn trekken? Hoe zult gij de gezonde garantiebrief van de ongezonde onderscheiden?

Waren zelfs in het geval, door de zesde kamer van het Hof behandeld, kapitein en inlader niet volkomen te goeder trouw, hoewel het ging om een aanzienlijk manco van 390 ton, daar zij in de mening verkeerden dat de verkoper de overeengekomen hoeveelheid zou leveren en daar het vervroegd afleveren van het cognossement enkel voor doel had het onmiddellijk bekomen van documentair krediet?

Welaan dan, indien het onderscheid tussen gezonde en bedrieglijke garantiebrief praktisch onmogelijk is, indien gij u niet kunt ontdoen van de bedrieglijke garantiebrief zonder met nietigheid te treffen al de garantiebrieven, is er geen ogenblik aarzeling mogelijk: werp gans het pak over boord. (44).

* * *

Terecht schrijven, mijns inziens, Smeesters en Winkelmolen:

« Le connaissance est un document appelé à circuler et à servir de base à des transactions internationales. Il constitue un titre de crédit sur lequel s'appuient des opérations bancaires importantes et il devrait être toujours l'expression inaltérable de la vérité des ses mentions » (45).

Welnu, de garantiebrief is een geheim pact tussen inlader en kapitein tegen geëndosseerden en houders van het cognossement, kopers der vervoerde koopwaar, tegen de verzekeraar en de bankier en kan een bron van schade voor hen allen zijn.

In dwaling gebracht door het cognossement, zal de koper, zoals in het geval dat aan de zesde kamer van uw Hof onderworpen werd, 609 ton betonstaven betalen, hoewel er slechts 219 ingescheept werden; schade: vijf miljoen Belgische frank; in andere gevallen zal hij een geavarieerde in plaats van een gezonde koopwaar kopen en betalen.

De bankier licht de documenten, betaalt ze op order van de koper, staat voorschotten toe, vertrouwend op de rechtzinnigheid van het cognossement, dat een bedrieglijke beschrijving van de waar inhoudt.

Wanneer een koopwaar in staat van averij ter bestemmingsplaats afgeleverd wordt, is het de verzekerde voldoende het cognossement voor te leggen om afdoend tegenover de verzekeraar te bewijzen dat de koopwaar in volmaakte staat ingeladen werd in de inschepingshaven.

De verzekeraar wordt aldus bedrogen nopens de toestand der verzekerde waar bij de aanvang van het risico, t.t.z. van het vervoer en wordt verplicht schade te vergoeden, die in werkelijkheid bestond vóór de lading.

In de onwetendheid van de garantiebrief is hij in de onmogelijkheid het vermoeden van de gaafheid der koopwaar voortspuitend uit een schoon cognossement te vernietigen.

We bevinden ons inderdaad op het gebied van het maritiem recht, in hetwelk het cognossement bewijs oplevert zelfs tegenover derden, n.l. tegen al de partijen, die belang hebben bij de lading en tussen hen en de verzekeraars. (Artikel 87 der Zeewet.)

De garantiebrief is niet zonder gevaar voor de reder zelf. De plaatselijke agent van een ver afgelegen losplaats ener grote rederij kan overleg plegen met een lader om bedrieglijk garantiebrieven af te leveren, die nooit bij de maatschappij zelve zullen toekomen en waarvan de reder onwetend zal blijven tot de dag waarop hun bestaan hem zal bekend gemaakt worden door een dagvaarding tot aansprakelijkstelling (46).

Er zijn gevallen bekend, waarin kapitein en inlader, hoewel wetend dat de koopwaar geavarieerd was, niettemin een schoon cognossement afleverden tegen een garantiebrief mits geheime vergelding hun door de verkoper aangeboden (47).

Soms zijn het de laders, die het slachtoffer zijn van deze onregelmatige akkoorden, daar de ingescheepte colli mysterieus tijdens de zeereis verdwijnen (48).

In feite is de garantiebrief vaak waardeloos, daar de inlader niet in staat is zijn verbintenissen na te komen en dat is zelfs gebeurd wanneer een plaatselijke bank de garantiebrief mede-ondertekend had (49).

Het valt niet te ontkennen dat dergelijke praktijken indruisen tegen recht en moraal. Zij zijn meestal moeilijk te ontmaskeren. En de geringe voordelen, welke zij kunnen bieden, wegen niet op tegen de toestand van onveiligheid, die ze scheppen en de zware stoornis, die zij aan de internationale handel toebrengen.

* * *

De Regelen van Den Haag 1921 en het verdrag van Brussel 1924.

In het stenografisch verslag der Conferentie van Den Haag heb ik geen allusie op de garantiebrieven gevonden (50).

En nochtans zijn de garantiebrieven nauw verbonden aan het handelbaar cognossement, dat het voorwerp uitmaakt en van de Regelen van Den Haag en van het verdrag van Brussel.

Dit verdrag regelt in zijn par. III, 3° op de meest nauwkeurige wijze de vermeldingen die in het cognossement moeten voorkomen.

De juiste beschrijving der koopwaren wordt door deze wetsbepalingen voorgeschreven.

De tekst is imperatief. Opdat het cognossement zijn volle waarde als omlooptitel heeft, is het vereist dat de derde belanghebbenden zich bij het enkel nazicht van het document een juiste gedachte kunnen vormen van de koopwaren, die het vertegenwoordigt en waarvan het de symbolische voorstelling is.

Indien derhalve de kapitein, na behoorlijke verificatie een ernstige twijfel koestert nopens de staat of de hoeveelheid der koopwaar, de deugdelijkheid der verpakking, en zo meer, dan moet hij zulks, onder vorm van reserve, in het cognossement zelf en niet in een geheime garantiebrief neerschrijven.

De wetgever eist met de meeste strengheid de absolute waarheid van de vermeldingen van het cognossement, waar hij in par. V zelfs voorschrijft dat wanneer de vervoerder afstand doet van de ontheffingen van aansprakelijkheid bij de wet voorzien, zulks uitdrukkelijk in het cognossement moet ingelast worden.

De vervoerder is derhalve niet vrij zijn wettelijke verantwoordelijkheden uit te breiden, zonder zulks in het cognossement te vermelden.

De kapitein is verantwoordelijk voor de juistheid der vermeldingen, die hij in het cognossement opneemt (51).

Naar luid van § 3 8°, is de inschrijving in de cognossemten van alle bedingen, die aan de rederij zouden toelaten, zonder verantwoordelijkheid op te lopen, te kort te komen aan de verplichtingen haar bij § 3 opgelegd nietig.

Welnu, de verplichtingen uitgevaardigd door § 3 betreffen de zeewaardigheid van het schip, de zorgen aan de lading te geven en het opstellen van het cognossement (53).

Deze bepaling sluit categoriek voor de kapitein de mogelijkheid uit zich door vervoercontract van enige verantwoordelijkheid te ontheffen wegens tekortkomingen aan deze verplichtingen.

Op de kapitein rust de verplichting aan de koopwaren de nodige zorgen te besteden tijdens de ganse periode van vervoer.

Indien hij op het cognossement een bepaalde hoeveelheid koopwaren aangeeft en vaststelt dat zij zich bij de inscheping in uiterlijke goede staat bevonden, is hij op eigen verantwoordelijkheid verplicht de aangegeven hoeveelheden in goede staat aan de koper af te leveren.

En daar deze verantwoordelijkheid van openbare orde is, kan hij zich door vervoercontract er niet van ontheffen. Hij kan zich evenmin door vervoercontract vrijstellen van de verantwoordelijkheid die op hem weegt krachtens zijn wettelijke verplichting de ingeschepte koopwaren juist te beschrijven in het cognossement.

En hetgeen hij niet rechtstreeks kan doen in het vervoercontract kan hij niet onrechtstreeks doen door bemiddeling van een garantiebrief. Want deze is de bijlage, het corollarium van het vervoercontract en valt derhalve onder toepassing van § 3. De nietigheid uitgevaardigd door § 3, 8°, is toepasselijk op al de overeenkomsten die betrekking hebben op het vervoer. Zij is van openbare orde en het is verboden haar te

ontduiken door de uitgifte van een tegenbrief of een garantiebrief, die, bijgevolg, een ongeoorloofde oorzaak heeft.

De bepalingen van artikel 91 A § 3, zijn de spil van het verdrag. Het zijn zij die aan het cognossement als handelbaar document de waarde teruggeven, die het verloren had door het abusief gebruik der ontheffingsclausules (52). Welnu, het krediet, dat aan het cognossement als handelbare titel moet worden gehecht, wordt door de garantiebrieven ondermijnd.

Spijtig genoeg, maakt het verdrag geen melding van de garantiebrieven en wordt hun nietigheid dus niet uitdrukkelijk uitgevaardigd.

Zij vloeit echter voort uit de algemene economie van het verdrag en werd herhaaldelijk tijdens de debatten door de heer voorzitter Louis Franck bevestigd.

Ter zitting van 25 oktober 1922 der Conferentie van Brussel bij de bespreking van artikel V (thans § V van artikel 91 der zeewet) en in verband met de bepaling van het woord « charter party » stelde de heer Bagge, raadsheer in het Hof van beroep te Stokholm, de vraag :

« Devons-nous comprendre que, lorsque quelqu'un » envoié un petit lot de marchandises, l'armateur peut » lui dire : je vais vous remettre un connaissance, » mais je pourrai recouvrer à votre charge ce que » j'aurai éventuellement à payer à l'acheteur de ce » connaissance ! Quelle sera la valeur d'une pareille » convention ? Il ne s'agit pas évidemment là d'une » charte partie, mais d'un accord préalable avec celui » qui charge le petit lot. »

De heer voorzitter Louis Franck antwoordde hierop :
« Je pense qu'il ne serait pas possible de conclure un » pareil arrangement dans le cas où il y aurait un » connaissance. »

De heer rechter Hough, afgevaardigde van de Verenigde Staten van Amerika trad deze zienswijze bij :

« Je pense au sujet de la définition du connaissance » ment, que s'il y a une charte partie et si aucun connaissance n'est émis, l'article 5 est applicable et » l'on peut faire tout arrangement qui semble convenable. Mais, lorsqu'un connaissance est émis, pareille convention ne serait pas permise, à moins » qu'elle ne soit comprise dans les termes de l'article » VI, « Conditions spéciales ».

En de heer voorzitter Louis Franck besloot het debat als volgt :

« Au sujet de la question posée par M. Bagge je » répondrai que si un armateur émet un connaissance » ment, mais stipule que le chargeur le garantira contre tout ce qui en résultera envers le consignataire, » pareille convention n'est pas valable. Ce serait, en » effet, éluder la convention. Lorsqu'il n'y a pas une » location de navire en tout ou en partie, mais bien un » contrat de transport maritime pour des marchandises déterminées, du moment où vous délivrez un » connaissance, vous ne pouvez faire un arrangement » d'après lequel, quand même, on échappera à la convention pour l'exécution du transport comme tel. » (Adopté) (55).

Het artikel 5 (thans § 5 van artikel 91 der zeewet) werd dus aangenomen met de draagwijdte, die de heer voorzitter er aan toekende.

* * *

Op de zitting van 6 oktober 1923 der Conferentie van Brussel, stelde de heer Bagge de vraag of de reder, naast het cognossement, door een bijzondere overeenkomst met de inlader zou kunnen bedingen dat deze

aan de reder elke vergoeding zou moeten terugbetalen, welke laatstgenoemde aan de houder van het cognossement zal moeten betalen, ten gevolge van het feit dat de «negligence clause» niet meer in het cognossement mag ingelast worden.

De heer voorzitter Louis Franck, was van oordeel dat dergelijk akkoord niet geldig zou zijn, omdat het in werkelijkheid er zou op neerkomen het verdrag te ontduiken. («Pareil accord ne serait pas valable, parce qu'il aboutirait en réalité à éluder la convention.»)

De heer Bagge drukte nochtans de vrees uit dat niets dergelijke overeenkomsten tussen reders en laders verbiedt.

Inderdaad, artikel 3 par. 8 (thans par. III, 8° der zeewet) verklaart nietig elke ontheffingsclausule ingelast in een vervoercontract. Welnu artikel 1B (thans par. 1b der zeewet) bepaalt dat door «vervoercontract» moet verstaan worden het vervoercontract vastgesteld door een cognossement of door elk gelijkaardig bescheid dat titel vormt. Een voorafgaand akkoord tussen reder en lader is dus geen vervoercontract naar de zin van artikel 1B en bijgevolg is artikel 3 par. 8 er niet op toepasselijk. Om dergelijk akkoord te beletten, zou dit volgens M. Bagge, door een kladere tekst moeten verboden worden (56).

Deze opmerking van de heer Bagge zal — zoals wij hierna zullen zien — door de heer voorzitter Louis Franck weerlegd worden ter zitting van 9 oktober 1923 in de volgende bewoordingen:

«La nullité du § 8 (article 3)» — thans § III, 8° der Belgische zeewet — «s'applique à toutes conventions se rapportant au transport.»

* * *

We lezen verder in het proces-verbaal der zitting van 8 oktober 1923:

«Monsieur le Président (Franck) reprend la discussion de la force probante du connaissance et constate que tout le monde est d'accord pour admettre que rien dans ces clauses ne doit mettre le capitaine ou le chargeur à l'abri des dommages qu'ils causent en décrivant sciemment d'une façon inexacte dans le connaissance l'état, le conditionnement, le nombre ou le poids des marchandises: un capitaine qui constate que des marchandises sont en mauvais état au moment de l'embarquement et délivre néanmoins un connaissance sans réserves sera donc responsable de ces descriptions inexactes.» (57).

En ter zitting van 9 oktober 1923 verklaarde de heer Franck:

«Enfin la commission en est arrivée aux dispositions du par. 8 (article 3) (58), qui déclarent nulle toute clause, qui serait contraire à ces obligations imposées au capitaine et à cet égard il a été précisé, à la demande de certaines délégations, que cette nullité s'applique à toutes conventions, qui se rapportent au transport. On a suggéré notamment l'hypothèse qu'il aurait été possible, sous l'empire de cette disposition et avec une interprétation étroite de celle-ci, de dire qu'on pourrait demander au chargeur une lettre de garantie mettant à sa charge la responsabilité que l'article 8 met à charge de l'armateur: il a été déclaré que pareille lettre serait le corollaire du contrat de transport et tomberait sous le coup de cette disposition.» (59).

* * *

De wet van 28 november 1928.

Noch het internationaal verdrag van Brussel, noch de wet van 28 november 1829, die er de letterlijke weergave van is, gaven aanleiding tot een grondig debat in het Belgisch Parlement.

Alles beperkte zich tot een verslag namens de Commissie van Kamer en Senaat resp. door de heren Devèze en Dens en tot een korte interventie in de Senaat vanwege de heer Lippens, Minister van Spoorwegen en Marine.

Er werd in de Senaat slechts één enkele algemene bespreking gehouden nopens vijf soortgelijke wetsontwerpen (goedkeuring van internationale verdragen) en er werd tot gelijktijdige stemming bij naamafroeping overgegaan nopens het geheel van niet minder dan elf wetsontwerpen, de meeste internationale verdragen, doch andere betreffende toekenning van vergoedingen aan de burgerlijke slachtoffers van de oorlog, militaire pensioenen, en zo meer.

Het wetsontwerp werd aangenomen met 124 stemmen en één onthouding.

De heer Volckaert, die zich onthouden had, rechtvaardigde zijn houding door de overweging dat hij het weinig ernstig vond over te gaan tot één enkele stemming nopens een geheel van wetsontwerpen van zulke verscheiden aard.

De heer Staatsminister Devèze legt in zijn verslag de nadruk op het feit dat de bepalingen van het verdrag van Brussel juist voor doel hebben het misbruik van de garantiebrieven te keer te gaan en de bewijskracht van het cognossement alsmede de loyaliteit der handelstransacties te verzekeren, door onwerkdadig te maken alle beperking, die niet uitdrukkelijk in het cognossement zelf vermeld is.

Hij geeft echter toe dat redenen van practische aard verplichten te aanvaarden dat in geval van geringe onenigheid tussen de vertegenwoordiger van de inlader en die van de kapitein nopens het aantal ingescheepte colli of voorwerpen een garantiebrief mag afgeleverd worden, om te voorkomen dat het schip zou moeten ontladen worden en tot een nieuwe telling overgegaan.

De wettelijke afkeuring moet, volgens Staatsminister Devèze, slechts gehecht zijn aan het bedrog en dit als bewezen aanzien telkenmale de reserve betrekking heeft op de gesteldheid der koopwaar (60).

De heer Devèze maakt hier het onderscheid tussen de gezonde en de bedrieglijke garantiebrief, dat door de rechtspraak algemeen gehuldigd wordt.

Het verdrag maakt echter dit onderscheid niet. Het schrijft de juiste beschrijving der koopwaren voor in het cognossement en stelt de kapitein aansprakelijk voor de onjuiste beschrijvingen.

Het verklaart nietig alle bedingen, in een vervoercontract, waardoor de aansprakelijkheid van de kapitein wordt uitgeschakeld of verminderd op andere wijze dan in het verdrag voorzien. (Artikel 91 A par. 3 8° der zeewet.)

Anderzijds is de garantiebrief volkomen overbodig in geval van meningsverschil tussen de markeur van de kapitein en die van de inlader nopens het aantal ingescheepte koopwaren, vermits de inlader volgens het verdrag zelf borg staat tegenover de vervoerder voor de juistheid der door hem aangegeven hoeveelheden. (Artikel 91 par. III 5°.)

In tegenstrijd met de bevestiging van de heer Staatsminister Devèze, moet het bedrog steeds bewezen worden, ook wanneer het betrekking heeft op de gesteldheid der goederen, tenzij wanneer men, overeenkomstig onze stelling, aanneemt dat de garantiebrief in se ongeoorloofd is als in strijd met het verbod

van openbare orde uitgevaardigd door voormeld artikel 91 A par. III, 8°.

* * *

Het burgerlijk recht in verband met artikel 91 der zeewet.

In burgerlijk recht is de garantiebrieven een tegenbrieven, waarop artikelen 1321 en 1165 van het burgerlijk wetboek van toepassing zijn.

Krachtens deze artikelen kunnen tegenbrieven slechts tussen de contracterende partijen, in casu tussen inlader en vervoerder, gevolg hebben.

Zij hebben geen gevolg tegen derden, nl. houders en geëndosseerden van het cognossement, bankiers, verzekeraars.

Er wordt hier onder partijen verdrinking of simulatie gepleegd. Deze bestaat wanneer men een openlijke overeenkomst sluit (in het onderhavig geval het vervoercontract vastgesteld door het cognossement) waarvan de gevolgen gewijzigd of te niet gedaan worden door een andere overeenkomst, die omstreeks dezelfde tijd als de eerste wordt aangegaan en bestemd is om geheim te blijven: dit is de tegenbrieven, in casu, de garantiebrieven (61).

Men verdrinking of simuleert, wanneer men een werkelijke toestand aan derden wil verbergen.

De verdrinking is een verstandhouding tussen partijen tegen een derde (62).

Zij is, in principe, geoorloofd.

Artikel 1321 van het burgerlijk wetboek laat ze impliciet toe (63).

Zij kan bedrieglijk zijn, maar is het niet noodzakelijk.

Doch, *zelfs onder partijen* is de geldigheid der simulatie ondergeschikt aan de voorwaarde dat zij een geoorloofde oorzaak hebbe. (Artikel 1131 van het burgerlijk wetboek.)

De oorzaak is ongeoorloofd, wanneer het *doel* door partijen nagestreefd door de wet verboden is, of wanneer dit doel met de openbare orde of met de goede zeden strijdig is. (Artikel 1133 van het burgerlijk wetboek) (64).

De overeenkomst uit een ongeoorloofde oorzaak aangegaan kan geen gevolg hebben. (Artikel 1131 van het burgerlijk wetboek.)

De nietigheid is absoluut ook onder partijen. Zij mag dus door elke belanghebbende ingeroepen worden en moet ambtshalve door de rechter opgeworpen worden (65).

* * *

Volgens deze grondbeginselen is de garantiebrieven, *zowel de gezonde als de bedrieglijke*, nietig.

Zoals reeds gezegd, is hij in strijd met het verdrag van Brussel van 1924, ingelast in de Belgische wetgeving onder artikel 91 der zeewet en zijn dit verdrag en deze wet van openbare orde.

In het geval in 1955 aan uw Hof onderworpen voerde de inlader aan dat de afgeleverde garantiebrieven strijdig was met de openbare orde en derhalve op grond van artikel 1131 van het burgerlijk wetboek geen uitwissel kon hebben.

Uw Hof heeft deze stelling beaamd en beslist:

« Dat artikel 91 van openbare orde zijnde, alle met » dit artikel tegenstrijdige bepalingen, clausules, overeenkomsten, garantiebrieven, als nietig dienen beschouwd te worden. »

De bedrieglijke garantiebrieven is niet alleen in strijd met een wet van openbare orde, doch tevens met de goede zeden.

Immers zijn nietig als hebbende een voorwerp strijdig met de goede zeden:

elke overeenkomst die tot voorwerp heeft tussen partijen het op touw zetten of de voltrekking van *bedrog tegen derden*, alsmede elke overeenkomst strekkende tot het verdelen der profijten naar aanleiding van dit bedrog verwezenlijkt (66).

Hier moet aan toegevoegd worden: elke overeenkomst er toe strekkende een der daders van het bedrog te immuniseren.

Welnu de bedrieglijke garantiebrieven is een complot tussen lader en vervoerder om derde belanghebbenden te benadelen. Hij heeft tevens voor doel de kapitein tegen dit bedrog te immuniseren.

* * *

Het strafrecht.

Het cognossement gepaard met de garantiebrieven kan daarenboven valsheid in geschrifte uitmaken, indien bedrieglijk opzet of oogmerk om te schaden bewezen is. (Artikelen 193, 196, 213, 214 van het strafwetboek (67).

* * *

Rechtsleer.

De rechtsleer is verdeeld nopens de geldigheid der garantiebrieven.

Van Bladel beschouwt alle garantiebrieven, zonder onderscheid, als radicaal nietig, zijnde in strijd met het uitdrukkelijk verbod van artikel 91 A par. III 8°.

« Bien que la lettre de garantie ne constitue pas à » proprement parler une clause d'exonération, tout en » en présentant les inconvénients, rappelons que sous » l'empire du par. III, 8° (article 91) elle est prescrite et considérée comme nulle. (Déclaration de » M. Franck, Conférence Bruxelles 1922, p. 120 et » 1923 p. 148 et 149).

» Le par. III 8° est formel: les clauses contraires » à la loi seront nulles, non avenues et sans effet. Elles » seront réputées non écrites. Les tribunaux n'auront » pas de pouvoir d'appréciation; la loi ne dit pas que » les clauses « pourront » être annulées, mais elle est » catégorique; toute clause sera nulle, non avenue et » sans effet » (68).

Deze stelling wordt beaamd door Wildiers en Caethoven, die echter hun zienswijze niet met redenen omkleden, doch formeel bevestigen dat de garantiebrieven van gener waarde is en aan de rechtbanken niet kan voorgelegd worden (69).

* * *

Smeesters en Winkelmolen zijn van mening dat er gevallen zijn, waarin het bijna onmisbaar is tot de garantiebrieven zijn toevlucht te nemen en waarin hij aan derden geen schade zal berokkenen: « des cas où il est à peu près indispensable de recourir à ce procédé et où il ne nuira pas aux tiers » (70).

't Is het geval waarin een betwisting ontstaat tussen lader en kapitein nopens het juist aantal ingeschepte colli.

In dit geval, aldus Smeesters en Winkelmolen, kan de garantiebrieven geen schade berokkenen aan de bestemming, want deze zal tegen de kapitein over een doelmatig verhaal beschikken.

De kapitein moet immers aan de bestemming gans het ingeschepte lot afleveren.

Wanneer daarentegen het cognossement vaststelt dat de koopwaar in goede staat ingescheept werd, dan wanneer de zakken gescheurd of de ijzers geroest zijn, kan hieruit een wezenlijke schade voor de bestemming en voor de verzekeraar spruiten. Want de bestemming zal zich meestal in de onmogelijkheid bevinden de

terugbetaling der schade ten laste van de kapitein te bekomen, daar deze hem zegevierend de ontheffingsclausules van het cognossement zal tegenwerpen.

Daar anderzijds het cognossement bewijs oplevert ten opzichte van de verzekeraar, zal tegenover deze bewezen zijn dat de koopwaar zich in goede staat bevond op het ogenblik van de inscheeping en moet derhalve als vaststaand beschouwd worden dat de ter bestemming vastgestelde averij zich tijdens de reis heeft voorgedaan.

Wij kunnen deze zienswijze niet bijtreden.

De onjuistheid der bewering als zou de bestemming geen schade lijden door het feit van de onnauwkeurige aangifte van het aantal ingescheepte colli, omdat hij tegenover deze laatste over een doelmatig verhaal beschikt, wordt afdoende weerlegd door uw arrest va 24 november 1955, waar het overweegt:

« Dat n.l. de houder van het cognossement « received » for shipment » meestal schade zal ondergaan, al » bekomt hij later de tegenwaarde van de goederen; » dat hij zelfs in dat geval meerdere onkosten en tijd » verlies zal dienen te dragen; dat hij de koopwaar » gewoonlijk slechts zal verkrijgen, zoals in de huidige » zaak, na lange en kostelijke procedures; dat in meer » dere gevallen hij zich met een door de vervoerder » voorgestelde minnelijke schikking zal moeten ver » genoegen; dat hij gebeurlijk op de insolventie van de » vervoerder of op clausules tot beperking van aan » sprakelijkheid zal stuiten; dat de door hem verworven » in- of uitvoervergunningen kunnen vervallen en hij in » de onmogelijkheid kan komen te staan er nieuwe te » verkrijgen; dat de vertraagde aflevering eindelijk zijn » rechtmatige hoop op winst kan vrijdelen, waarvoor » hij geen of twijfelachtig verhaal zal genieten. »

Het is overigens niet juist dat de bestemming zich meestal in de onmogelijkheid zal bevinden de terugbetaling der schade voortspruitende uit de onjuiste beschrijving van de gesteldheid der goederen in het cognossement ten laste van de kapitein te bekomen, omdat deze hem de ontheffingsclausules van het cognossement zegevierend zal tegenwerpen.

Immers, naar luid van artikel 59 der zeewet is de kapitein verantwoordelijk voor de koopwaren die hij in lading neemt.

Hij is eveneens tegenover de bestemming verantwoordelijk voor de waarheid der meldingen van het cognossement dat hij opmaakt.

En deze dubbele verantwoordelijkheid is zowel op de staat en gesteldheid der goederen als op hun hoeveelheid toepasselijk.

De kapitein moet de ingescheepte hoeveelheden aan de bestemming afleveren, doch hij moet ze ook in goede staat afleveren, indien uit het cognossement blijkt dat hij ze in goede staat ontvangen heeft.

Er werd aldus gevonnist dat in fout is de kapitein di gebogen, geplooid, gewrongen balken, staven en haken heeft ingescheept zonder deze gebreken van uiterlijke staat en gesteldheid in het cognossement te vermelden en dat de vervoerder voor de kwetsieuze averijen aansprakelijk is, hoewel zij, volgens expertise, niet toe te schrijven zijn aan het verblijf aan boord (71).

Anderzijds is de inschrijving in het cognossement van alle bedingen die de vervoerder van verantwoordelijkheid zou ontheffen wegens gebrek aan zorgen aan de lading nietig ingevolge § III, 8° van artikel 91.

De bestemming beschikt dus over een doelmatig verhaal tegen de vervoerder wegens onjuiste opgave in het cognossement zowel van de staat als van de hoeveelheid der goederen.

In boekdeel II van hetzelfde werk geven overigens Smeesters en Winkelmolen toe dat de garantiebrieven

onnodig is in geval van onenigheid tussen inlader en kapitein nopens het aantal ingescheepte colli.

Zij schrijven n.l.: « Aux termes de l'article 91, le » chargeur est garant vis-à-vis du transporteur de » l'exactitude des renseignements qu'il lui a fournis » relativement aux marques et à la quantité. Cet » article supprime ainsi l'utilité de la lettre de garantie » dans l'hypothèse où nous avons reconnu sa validité » (Voy. t. 1^{er}, n° 425) » (27).

Wij gaan een stap verder en beweren dat de garantiebrieven onwettig is.

Doch wij zijn het met Smeesters en Winkelmolen eens dat hij overbodig is in het aangehaalde geval, dat nochtans over het algemeen als typisch voorbeeld wordt aangehaald om zijn onmisbaarheid te bewijzen.

* * *

Georges Ripert erkent de geldigheid van de gezonde — in tegenstelling met de bedrieglijke — garantiebrieven. Hij drukt echter een ernstige twijfel uit wat de geldigheid van de garantiebrieven betreft in verband met het verdrag van Brussel. Zijn opvatting is zo subtiel en genuanceerd dat wij het geraadzaam achten haar letterlijk weer te geven.

« Que l'on analyse la lettre de garantie comme une » renonciation anticipée au recours contre le trans » porteur responsable ou comme une convention des » tinée à détruire la force probante du connaissance » ment, la lettre produira plein effet entre le transporteur » et le chargeur. Tout au plus faudrait-il réserver le » cas où le capitaine et le chargeur s'entendraient » frauduleusement pour délivrer un connaissance net » avec une lettre de garantie afin de tromper les tiers.

» On pourrait alors soutenir que la lettre a une » cause illicite et qu'elle est nulle à ce titre.

« On peut se demander quelle est leur valeur depuis » la ratification de la convention et de la loi du 2 avril » 1936. Pour admettre leur validité, il faut considérer » qu'elles ne constituent pas des clauses de non-respon » sabilité des transporteurs, mais sont destinées à » détruire la présomption tirée du connaissance.

» Il paraît alors douteux que la lettre de garantie » puisse être opposée au tiers porteur du connaissance » c'est-à-dire au destinataire ou au créancier gagiste.

« La loi du 2 avril 1936 a voulu que le tiers puisse » avoir une confiance absolue dans le connaissance » et il a dans ce dessein réglementé la délivrance. Il » paraît donc impossible d'admettre que la valeur du » connaissance soit détruite par la lettre de » garantie » (73).

Zoals reeds hoger gezegd, vernietigt de garantiebrieven — zowel de gezonde als de bedrieglijke — het absoluut vertrouwen dat de derde drager in het cognossement moet hebben. Hij is juist om die reden in strijd met het verdrag van Brussel en met artikel 91 der Belgische zeewet. Hij is derhalve ook onder partijen nietig.

Anderzijds kan er in de Belgische wetgeving geen sprake van zijn dat de garantiebrieven, die, zoals wij reeds zegden, een tegenbrieven is, uitwissel zou hebben tegenover derden. (Artikelen 1321 en 1165 van het Burgerlijk Wetboek.)

* * *

Rechtspraak.

De vreemde rechtbanken erkennen meestal de geldigheid van de gezonde garantiebrieven, doch beslissen tot zijn nietigheid, wanneer hij een bedrieglijk karakter heeft, inzonderheid wanneer hij een onderling overlegd

bedrog tussen inlader en vervoerder verraadt om een wezenlijk gebrek van de koopwaar of van haar verpakking of een tekort in hoeveelheid, getal of gewicht der ingescheepte koopwaar te verbergen (74).

Ook de Belgische rechtspraak is de transactionele opvatting toegedaan: n.l. geldigheid der gezonde, nietigheid van de bedrieglijke garantiebrieven (75).

Leopold Dor beweert weliswaar dat sommige beslissingen der Belgische rechtbanken het principe van de radicale nietigheid van al de garantiebrieven huldigen (76).

Dit zou o.m. het geval zij voor het vonnis der handelsrechtbank te Antwerpen d.d. 6 september 1907, waarbij beslist wordt dat lader en kapitein zich schuldig maken aan een quasi-delictuele fout door zich akkoord te stellen voor het uitgeven van een « clean » cognossement tegen overhandiging van een garantiebrieven. Volgens dit vonnis is deze handelwijze ongeoorloofd en bedrieglijk en sleept zij de solidaire verantwoordelijkheid van lader en kapitein tegenover de bestemmeling na zich.

Het geldt hier echter een garantiebrieven betreffende de gebrekkige staat der kassen.

Het vonnis spreekt, evenals de meeste andere aangehaalde beslissingen, slechts de nietigheid uit van de garantiebrieven, omdat hij een gebrek van de koopwaar of van hare verpakking verbergt en derhalve een onderling overlegd bedrog tussen inlader en vervoerder veronderstelt.

Rechtsleer en rechtspraak zijn het nopens dit punt eens.

Er is mij echter geen gerechtelijke uitspraak bekend, die de garantiebrieven, zonder onderscheid, als nietig beschouwt als in strijd met de openbare orde ingevolge artikelen 1131 en 1133 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 91 A der zeewet.

De rechtbanken werpen overigens nooit van ambtswege de nietigheid op. Ook uw arrest van 24 november 1955 maakt het klassieke onderscheid tussen gezonde en bedrieglijke garantiebrieven, waar het overweegt: « dat zekere garantiebrieven, weliswaar, door rechtsleer en rechtspraak als geldig worden aanvaard, » omdat zij aan werkelijke vereisten van de handelspraktijk beantwoorden, de grondslag zelf van het cognossement niet aanraken en de belangen van derden niet kunnen schaden. »

Het is opvallend dat zelden de hogere rechtsmachten geroepen werden uitspraak te doen nopens de geldigheid der garantiebrieven, hoewel meestal grote bedragen op het spel staan.

Bij mijn wete, werd de geldigheid der garantiebrieven nooit aan het Hof van Verbreking van België onderworpen. In de zaak door de zesde kamer van uw Hof op 24 november 1955 beslecht, werd tot nog toe geen verbreking ingesteld.

* * *

Het document « received for shipment » — « ontvangen voor inscheeping ».

Krachtens artikel 86, al. 4, der Zeewet moet het cognossement getekend zijn binnen de vierentwintig uren der lading.

Hieruit vloeit voort dat de datum der lading en de aanduiding van het schip essentiële meldingen van het cognossement « shipped » uitmaken.

Doch de agent van de scheepvaartmaatschappij kent niet altijd de datum waarop het stoomschip in de haven zal aankomen.

De inlader heeft zijn koopwaren reeds aan deze agent

overhandigd en hij heeft zijn cognossement nodig om zijn traite te kunnen verhandelen.

De handelspraktijk heeft, aldus het document, « received for shipment » in het leven geroepen.

Dergelijke documenten kunnen grote schade berokkenen aan hen die er krediet hebben aan geschonken, omdat zij geen werkelijk vlottende koopwaar vertegenwoordigen.

Het is inderdaad mogelijk dat de koopwaar, die zij deden, nooit ingescheept zal worden en dat de kredietverlener aldus het « niet » gefinancierd heeft.

De banken kwamen in opstand tegen de misbruiken voortspuitende uit het gebruik van het cognossement « received for shipment » en de geldigheid van dit document werd in twijfel getrokken.

De rechtspraak besliste dat het document « received for shipment », hoewel verhandelbaar zijnde, geen waar cognossement is, vermits er twee hoofdzakelijke meldingen in ontbreken, n.l. de aanduiding van de datum van inscheeping en de naam van het schip, waarin de koopwaren geladen werden.

Ook kwamen de bankiers naar Den Haag met het inzicht het verbod dezer documenten te vragen. De handelaars in hout en granen waren er eveneens sterk tegen gekant.

Ten slotte werd echter dit verbod niet uitgevaardigd, doch werd enkel hun bestaan in het verdrag vastgesteld.

Dit is de oorsprong van artikel 91A, par. III, 7° (77).

Uw Hof heeft evenwel beslist in zijn arrest van 24 november 1955: « dat het document « received for shipment », dat na de ontvangst der goederen door » de kapitein mag afgeleverd worden, al de kenmerken » vertoont van het gewoon cognossement, behalve wat » de bevestiging der inscheeping der goederen betreft. » (Smeesters en Winkelmolen, boekd. II, 2e uitgave, n° 634);

... « dat het verhandelbaar is evenals het cognossement « shipped » en meestal aan derden wordt overgedragen;

» ... dat de geldigheid van het cognossement « received for shipment » in die omstandigheden niet alleen » door artikel 91, par. III, 7° erkend werd, maar dat » uit artikel 91, par. Ib tevens blijkt dat door de » wetgever beoogd werd dit document aan de regelen » van artikel 91 der zeewet te onderwerpen;

» Aangezien inderdaad het vervoercontract door » artikel 91 voorzien mag blijken zowel uit een cognossement als uit enig dergelijk document recht gevende » op de daarin vermelde goederen, voor zover dit document betrekking heeft op het vervoer van goederen » overzee » (Smeesters en Winkelmolen, boekd. II, 2e uitgave, n° 634). « Il en résulte que les règles de » l'article 91 s'appliquent à tout document qui constate » la réception de marchandises, l'engagement de les » transporter par mer et qui donne droit à leur délivrance à destination. Il ne faut donc pas que ce document constate le chargement de la marchandise à » bord du navire.

» Le reçu pour embarquement est donc soumis aux » nouvelles règles, qui consacrent du reste son existence légale. » (Cfr. idem, t. II, n° 715; Heenen; « Vente et commerce maritime », 1952, n° 70 en 78; Van Ryn et Henrion: Rev. crit. de jurispr. belge 1954, p. 297).

Doch andere rechtsgeleerde schrijvers zijn van mening dat het document « received for shipment » hoewel zijn bestaan door artikel 91, par. III, 7° wordt vastgesteld, niet aan de regelen van dit artikel onderworpen is.

Tijdens de bespreking van artikel VI van het verdrag van Brussel (thans par. VI van artikel 91 der zeewet), deed de heer voorzitter Louis Franck opmerken dat men in artikelen VI en VII van het verdrag (thans artikel 91A, par. VI en VII der zeewet) het woord «ontvangst» («réception») vervangen had door «lading» («chargement») en «aflevering» («livraison») door «lossing» («déchargement»).

En hij voegde er aan toe: «Tout ce qui se passe entre la réception et le chargement et entre le déchargement et la livraison reste en dehors de la convention.»

Voor deze periode mogen ontheffingen van verantwoordelijkheid bedongen worden ingevolge par. VII (78).

De heer W. Bisschop, secretaris van het Comité van maritiem recht van de Conferentie van Den Haag, is dezelfde mening toegedaan.

«En ce qui concerne les connaissements «reçu pour» pour embarquement» les règles de La Haye ne reconnaissent pas ces documents. Elles ne font que constater leur existence et se bornent dans la règle 7 de l'article III à prévenir la délivrance simultanée d'un double jeu de connaissements, faisant néanmoins ressortir le droit de tout chargeur de se faire délivrer un connaissement libellé «chargé» dès que sa marchandise a été mise à bord.

«Dans la définition de l'article 1^{er} le contrat de transport est présenté comme signifiant un connaissement «ou tout document similaire faisant titre, tant et autant que ce document se rapporte au transport de marchandises par mer». Le transport de marchandises est la période qui s'étend «depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire.

«Tout document servant de titre doit en conséquence, pour être mis sur le même pied que le connaissement, s'appliquer à des des marchandises qui ont été reçues au palan du navire, c.-à-d. qui ont été effectivement chargées. Il résulte clairement de tout ceci que les règles de La Haye ne se préoccupent pas des connaissements libellés «reçu pour embarquement» et qu'elles laissent entièrement la réglementation de ces documents dans le domaine de l'avenir» (79).

Uit deze talrijke eensluidende bronnen schijnt te blijken dat het cognossement «received for shipment» buiten het kader van het verdrag van Brussel valt.

De heer voorzitter Louis Franck heeft echter aan deze al te absolute opvatting een gewichtige — en volkomen gerechtvaardigde — beperking toegebracht.

Op een vraag van de heer Bagge, afgevaardigde van Zweden ter Conferentie van Brussel, of in geval van cognossement «received for shipment» het verdrag in genen dele toepasselijk was, antwoordde de heer Franck:

«Rien dans cette convention ne doit sanctionner la pratique des connaissements «reçu pour embarquement». Elle ne doit contenir aucune clause qui puisse être considérée comme admettant leur régularité ou leur validité. Mais si après la délivrance d'un connaissement «reçu pour embarquement» la marchandise est effectivement embarquée, ce connaissement tombera sous le coup de la convention, parce que le transport de la marchandise s'entend depuis le chargement à bord jusqu'au déchargement» (80).

Dit zal in feite meestal het geval zijn.

Sir Lesly Scott was van mening dat artikel 3 (thans par. III van artikel 91 der Belgische zeewet) betekent dat een aan het cognossement gelijkaardig document,

inbegrepen het «received for shipment» door de bepalingen van dit artikel moet worden beheerst van zodra het een vervoercontract uitmaakt.

De heer voorzitter Louis Franck verklaarde zich akkoord nopens dit punt.

Nadien voegde hij er echter aan toe dat het van de nationale wet zou afhangen of een cognossement «ontvangen voor inscheeping» zal beschouwd worden als een gelijkaardig document, dat titel (lees: titel van vervoer?) vormt.

Toch wat de nationale wet er ook moge over bepalen, zou de lader steeds het recht hebben, ingevolge het internationaal verdrag, een cognossement «received on board» te eisen, indien nadien de koopwaar werkelijk ingescheept wordt (par. III, 7^o) (81).

Om evenwel te gelden als «received for shipment» met het oog op de toepassing van voormeld 7^o, moet dit cognossement al de vermeldingen bevatten voorzien bij par. III (82).

* * *

Ter zitting der Conferentie van Brussel van 9 oktober 1923 verklaarde de heer voorzitter Louis Franck dat in geval van aflevering van een document dat de inscheeping der koopwaar niet vaststelt, twee hypothesen moeten onderscheiden worden:

Eerste hypothese: Na een document «received for shipment» ontvangen te hebben, vraagt de inlader een waar cognossement voor «ingescheepte» koopwaar. Hij kan het bekomen en de kapitein is gehouden het hem af te leveren, op voorwaarde dat het gevraagd worde ter haven van inscheeping en dat het eerste document teruggegeven worde.

Tweede hypothese: De inlader vraagt enkel dat het eerst afgeleverd cognossement volledig worde. In dit geval mag de kapitein het volledigen door er de naam van het schip en de datum van inscheeping op te vermelden; door er ten slotte alles op aan te duiden wat in het eerste cognossement ontbreekt (83).

Er is echter een derde hypothese mogelijk, die in par. III, 7^o niet voorzien is, nl. dat de inlader, die een cognossement «received for shipment» ontvangen heeft, na de inscheeping noch de vervanging, noch de aanvulling van dit document vraagt, of dat hij zulks niet vraagt ter haven van inscheeping.

* * *

Het verdrag van Brussel bevat ontegensprekelijk nopens dit punt een ernstige leemte.

Het rechtskundig statuut, de geldigheid of ongeldigheid, de erkenning als titel van vervoer der cognossementen «received for shipment» worden door het verdrag niet bepaald en gedeeltelijk aan de nationale wetgeving overgelaten.

De debatten ter Conferentie van Brussel waren nopens dit punt zeer verward en de rechtsgeleerden houden er ver uiteenlopende meningen op na.

Tijdens de behandeling der besproken zaak voor de zesde kamer van uw Hof heeft de kwestie te weten of het afgeleverd document «received for shipment» al dan niet onder toepassing van het verdrag van Brussel en van artikel 91 der zeewet viel, tot eindeloze discussies aanleiding gegeven.

De eerste rechter had geoordeeld dat het cognossement «received for shipment» slechts door artikel 91 der zeewet beheerst wordt, nadat het aangevuld werd met de naam van het schip en de datum der inlading.

Uw Hof heeft beslist «dat het document «received for shipment» door de bepalingen van artikel 91 der zeewet wordt beheerst».

Uit de voorlopige werkzaamheden van het verdrag van Brussel blijkt dat de cognossemerten «received for shipment» door het verdrag niet erkend worden, doch dat zij niettemin onder toepassing van het verdrag vallen, indien na hun aflevering de koopwaar werkelijk ingescheept wordt en zij een vervoercontract uitmaken.

Doch dit punt zal steeds tot vinnige twisten aanleiding geven zolang het niet door een duidelijke wettekst opgeklaard wordt.

Ik ben dan ook de mening toegedaan dat het verdrag van Brussel zou moeten aangevuld worden door de bepaling dat ook het handelbaar cognossement «received for shipment» door de regelen van het verdrag beheerst wordt, in zoverre het een vervoercontract uitmaakt ⁽⁸⁴⁾.

* * *

Internationale Conferentie betreffende het behoud of de afschaffing der garantiebrieven.

Van de garantiebrieven mag gezegd worden, hetgeen Charles Rogier in 1853 van de Raad van State verklaarde: «que c'est une très vieille et très difficile question si souvent débattue et... toujours ajournée» ⁽⁸⁵⁾.

Op het standpunt van de radicale afschaffing der garantiebrieven plaatste zich de bijzondere Commissie van het Internationaal Maritiem Comité, gelast met het onderzoek der kwesties van de vrachtprijs, die te Londen vergaderde op 27 en 28 februari 1911. Artikel 20a van haar project bepaalde dat de brieven van vergoeding of van garantie onwettig zijn en niet tot grondslag aan een gerechtelijke actie kunnen dienen.

Deze tekst werd, evenwel met een gewichtige beperking, overgenomen in artikel 7 van het voorontwerp der Commissie van Londen van 1914 van het internationaal wetboek op de bevrachting, luidend als volgt:

«De brieven van vergoeding of garantie, dank zij » dewelke schone cognossemerten worden afgeleverd » voor geavariëerde koopwaren, zijn onwettig en kunnen niet tot grondslag dienen aan een gerechtelijke » actie, ondanks alle strijdig beding» ⁽⁸⁶⁾.

Toen kwam de oorlog van 1914, die de actie tegen de garantiebrieven gedurende jaren stop zette.

In 1924 werd echter een nieuw krachtdadig offensief ingezet tegen de garantiebrieven door de Engelse maritieme verzekeraars en vooral door het Duits International Transport Versicherungs Verband.

In februari 1924 beval een club van Engelse reders aan zijn leden aan de aflevering van garantiebrieven aan de kapiteins te verbieden.

Hetzelfde jaar stemde de International Shipping Conference, vergaderd te Londen, een resolutie, waarbij de praktijk der garantiebrieven streng afgekeurd werd ⁽⁸⁷⁾.

Eveneens in 1924 nam het Duits International Transport Versicherungs Verband, vergaderd te Baden-Baden, een gelijkaardige resolutie aan.

Deze resolutie werd telkens hernieuwd in 1925, 1926, 1927 en 1928 ⁽⁸⁸⁾.

Doch naast de partijgangers van het uitdrukkelijk verbod deden zich ook meer gematigde tendensen voor in Groot-Brittannië, in de Verenigde Staten en in Duitsland, volgens dewelke de nietigheid van de garantiebrieven slechts moet uitgesproken worden in geval van gekarakteriseerd bedrog.

En het beste bewijs dat het verdrag van Brussel van

1924 aan de verderfelijke praktijk der garantiebrieven geen einde stelde, is dat zij in 1925 opgeworpen werd in niet minder dan drie congressen: nl. het Congres te Luzern, het Congres te Brussel, de Conferentie van Genua.

* * *

Conferentie van Amsterdam, augustus 1927.

In augustus 1927 werd te Amsterdam een conferentie gehouden, die op haar dagorde had gesteld: de garantiebrieven in het zeerecht.

Welnu, bijna geen enkel redenaar noch verslaggever wierp tijdens de debatten op dat de garantiebrieven reeds verboden waren door het internationaal verdrag van Brussel van 1924 en de heer Louis Franck, voorzitter van de Conferentie van Brussel en van de Conferentie van Amsterdam, maakte geen de minste allusie op dit feit.

Alleen Sir Leslie Scott, onder-voorzitter van het Internationaal Maritiem Comité, advocaat-generaal van Zijn Majesteit de Koning van Engeland, betoogde dat een der gevolgen van het verdrag van Brussel is dat de verklaringen, die voorkomen in de cognossemerten, rechtzinnig moeten zijn.

De kapitein, agent van de vervoerder, moet op aanvraag van de inlader, aan deze laatste een cognossement overhandigen vermeldende o.m.: «de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen».

De interpretatie van deze tekst leidt, volgens Sir Lesly Scott, tot de gevolgtrekking dat de kapitein geen cognossement mag afleveren, waarop vermeldingen staan in strijd met de waarheid en die de koopwaren anders voorstellen dan in de garantiebrieven ⁽⁸⁹⁾.

De heer Albert Lejeune, verzekeraar, eveneens onder-voorzitter van het Internationaal Maritiem Comité, deed opmerken dat de garantiebrieven een gevolg zijn gesproken uit het internationaal verdrag nopens de cognossemerten ⁽⁹⁰⁾. Dit is een dwaling, want, zoals hoger gezegd, werden reeds in 1911 en 1914 te Londen ontwerpen opgesteld strekkende tot nietigverklaring der garantiebrieven.

De volgende vragen werden schriftelijk aan de vertegenwoordigers der deelnemende landen gesteld:

Acht U het nodig:

1) Wetgevende maatregelen te treffen nopens de garantiebrieven?

2) Moet zulks geschieden door internationaal verdrag? Welke moeten de grondslagen zijn van dergelijk verdrag?

De antwoorden luiden als volgt:

Duitsland: Neen. Status quo, vrij spel laten aan de economische krachten.

België: Ja, zij moeten nietig verklaard worden.

Denemarken: Ja, nietigheid, indien de kapitein weet dat de verklaring vals is. Nietigheid indien de garantiebrieven betrekking heeft op manco in gewicht en hoeveelheid. Zienswijzen verdeeld nopens hetgeen moet gebeuren in geval van eerlijke twijfel.

Frankrijk: Ja. De garantiebrieven moeten nietig verklaard worden. Indien de garantiebrieven bedrieglijk is maakt hij een delict uit.

Groot-Brittannië: Het is een kwestie van praktijk, niet van recht. Een akkoord werd tussen Engelse verzekeraars en reders gesloten om de misbruiken der garantiebrieven te bestrijden.

Griekenland: Ja, absoluut verbod.

Italië: Neen. Status quo, vrij spel laten aan de economische krachten.

Japan: Ja. Het verdrag zou de garantiebrieven moeten nietig verklaren.

Noorwegen: Neen. Status quo. Vrij spel aan economische krachten.

Nederland: Ja. Het internationaal verdrag zou de garantiebrieven moeten verbieden, doch uitzonderingen voorzien en de rechten van derden vrijwaren.

Zweden: Ja. Het verdrag zou moeten aanduiden onder welke voorwaarden de garantiebrieven in rechte zullen nietig zijn. Het verslag herinnert aan artikel 7 van het project van Londen nopens de bevrachting.

« De brieven van vergoeding of van garantie, dank zij dewelke schone cognossemmenten worden afgeleverd voor gevarieerde koopwaren, zijn onwettig en kunnen niet tot grondslag dienen aan een gerechtelijke actie, ondanks alle strijdig beding. »

Servië-Croatië: De vereniging is niet in staat advies uit te brengen ⁽⁹¹⁾.

* * *

Onder de twaalf ingekomen verslagen besloten dus zeven tot de noodzakelijkheid van een internationaal verdrag nopens de garantiebrieven. Het zijn n.l.: België, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Japan, Nederland, Zweden.

Beperkte nietigheid of reglementering werd voorgestaan door Denemarken, Nederland, Zweden; absolute nietigheid door België, Frankrijk, Griekenland, Japan.

Drie verklaarden zich tegenstanders van een internationaal verdrag: Duitsland, Italië, Noorwegen.

Servië-Croatië bracht geen advies uit.

Groot-Brittannië stelde een transactionele formule voor, die ten slotte de goedkeuring der Conferentie meedroeg.

Zijn Excellentie M. Giannini, gevolmachtigd gezant ad honorem en raadsheer in de Raad van State te Rome, drukte de mening uit, dat, indien men in het internationaal verdrag rechtzinnigheid vraagt in de verklaringen, het daarom niet volstrekt noodzakelijk is de nietigheid van de garantiebrief plechtig te verkondigen.

De heer Giannini stak een lans ter verdediging van de garantiebrief.

« Wij hebben menigmaal in maritiem recht praktijken » gekend, zegt hij, die op eerste zicht juridische » ketterijen schenen te zijn. Doch nadien werden deze » zelfde ketterijen gecodificeerd en men is ten slotte » tot de bevinding gekomen dat men gelijk had gehad » deze ketterijen te aanvaarden » ⁽⁹²⁾.

Het is dus overduidelijk dat men door het internationaal verdrag van Brussel de juridische ketterij der garantiebrieven niet uitgeroeid heeft en dat sommigen — zelfs vooraanstaande juristen — niet wanhopen haar rechtsgeldig bestaan te zien verwerven.

Daarentegen pleitte de heer Constant Smeesters, namens de Belgische vereniging van zeerecht, in een streng juridisch betoog voor de radicale nietigverklaring van al de garantiebrieven ⁽⁹³⁾.

De heer Francis Sauvage, lid der Franse vereniging, sprak eveneens een waar requisitorium tegen de garantiebrief uit.

Het was Mr Percy. G. Mackinnon, voorzitter van de Londense Lloyd's, die ter Conferentie het standpunt der Engelse verzekeraars verdedigde. Zijn tussenkomst had een des te groter belang daar, zoals wij reeds zeiden, de garantiebrief vooral de belangen van de verzekeraars in het gedrang brengt.

De voorzitter van de Lloyd's kwam tussen met een liberalisme, dat indruk maakte op de Conferentie en zijn interventie was beslissend. Want de resolutie gestemd door het Comité was slechts de bekrachtiging van de conclusie voorgesteld door de H. Mackinnon.

Hij verdedigde de garantiebrief niet in zich zelf. Doch hij beschouwde dat de verzekeraars, die ter beschikking zijn van de inladers en van de reders, het nut niet kunnen loochenen van een praktijk, die aan hun cliënten voordelen biedt.

De verzekeraars zijn dan ook verplicht te erkennen, zegt hij, dat de praktijk der garantiebrieven, hoewel laakbaar, ingeworteld is en het dus beter is ze te aanvaarden. In feite, zal deze praktijk onder een of andere vorm steeds voortbestaan, tenzij er een wettelijk verbod wordt uitgevaardigd ⁽⁹⁴⁾.

Overigens, de Engelse verzekeraars, reders en andere belanghebbenden hebben een akkoord gesloten, ten einde de misbruiken der garantiebrieven af te schaffen.

Dit akkoord behelst o.m. de verzending aan de agenten der bestemmingshaven van berichten de garantiebrieven aanduidende die in de ladingshaven uitgegeven werden, terwijl de belanghebbenden (inontvangstnemers of hun verzekeraars) het recht zullen hebben zich te informeren of er al dan niet garantiebrieven bestaan met het correlatief recht er kennis van te nemen ⁽⁹⁵⁾.

't Is deze praktijk, die M. Mackinnon voorstelt te veralgemenen op het internationaal plan.

De heer Louis Franck, voorzitter der Conferentie, stelde de volgende resolutie voor:

« De Conferentie, in aanmerking nemend dat het ver- » trouwen verschuldigd aan het cognossement en zijn » waarde als document, welk de koopwaar vertegen- » woordigt, essentieel zijn aan de internationale handel; » Beschouwend dat één der voorwerpen van het ver- » drag op de cognossemmenten was het krediet te ver- » sterken, dat aan de maritieme documenten ver- » schuldigd is;

» Stelt het algemeen akkoord vast der vergadering » nopens de noodzakelijkheid dit primordiaal belang » tegen alle abusieve praktijk, door garantiebrief of » anderszins, te beschermen;

» Ziet met genoegen het akkoord gesloten tussen » reders, verzekeraars en andere belanghebbenden in » Engeland ten einde een geneesmiddel te vinden voor » de toestand;

» En hoopt dat men er zal in slagen met de bijstand » van de International Shipping Conference en van de » Internationale Handelskamers;

» Gelast het bestendig bureau deze pogingen te » volgen en in geval de belanghebbenden er niet zouden » in slagen aanneembare oplossingen te vinden zonder » internationale wetgeving, een sub-commissie samen te » roepen, die de verschillende suggesties zou bestu- » deren, welke met hetzelfde doel in de loop der » beraadslagingen der Conferentie of elders gedaan » werden of zullen gedaan worden en die verslag zou » uitbrengen op een volgende zitting. »

Deze resolutie werd met eenparigheid van stemmen aangenomen ter zitting van 4 augustus 1927 ⁽⁹⁶⁾.

Het was gebleken dat velen de praktijk van de garantiebrief betreurden, doch van oordeel waren dat hun behoud onmisbaar was.

En het mag wel verwondering baren dat de heer Louis Franck, voorzitter der beide Conferenties van Brussel en van Amsterdam, op de eerste een verdrag ter stemming legde en deed aannemen dat, volgens zijn eigen verklaring, de nietigheid der garantiebrieven insluit en op de tweede, van latere datum, enkel een resolutie deed aanvaarden om de misbruiken er van te bestrijden.

De Conferentie stelde dus noch de onwettelijkheid der garantiebrieven noch de noodzakelijkheid ener internationale wetgeving op dit gebied vast.

Alleen zou men de «abusieve praktijk» er van te keer gaan en de daartoe in het werk gestelde pogingen aandachtig volgen.

* * *

Conferentie van Madrid

De kwestie der garantiebrieven was dus onbepaald uitgesteld ter Conferentie van het Internationaal Maritiem Comité van Amsterdam 1927, doch hernomen ter Conferentie van hetzelfde Comité in september 1955 te Madrid.

In een voorafgaand verslag zet de Britse Vereniging van maritiem recht uiteen dat het volgend *modus vivendi* door de eigenaars van Britse schepen aangenomen werd.

1. Wanneer aan de koopwaar of aan haar verpakking *averijen* bestaan, die zichtbaar zijn bij een redelijk uitwendig onderzoek op het ogenblik van de inscheeping, is het geboden dat een clause, die de ware gesteldheid der goederen bepaalt, ingeschreven wordt in het *cognossement* en «is het niet aan te raden» *schone cognossementen* af te leveren in ruil van garantiebrieven.

De geschikte clause is de volgende: «drums leaking», «shipped wet», «containers or packages wet» or «stained», «torn bags» («vaten met lekkage», «nattig bij de inscheeping», «containers of verpakking vochtig» of «bevuild», «zakken gescheurd», «containers ou emballage mouillé»).

2. Eveneens, wanneer de koopwaren *ingescheept* worden zonder verpakking, dient hiervan melding te worden gemaakt in het *cognossement*, b.v. «ingescheept in uiterlijke goede staat en gesteldheid 100 bundels staalstaven zonder verpakking».

3. Eindelijk, in geval er een *eerlijk meningsverschil* bestaat tussen vervoerder en lader *nopens de deugdelijkheid der verpakking*, moet in rand van het *cognossement* worden vermeld dat de verpakking onvoldoende is, naar de mening van de vervoerder.

De volgende type-clause werd in het Verenigde Koninkdom aanvaard: «Attention is drawn to the »packing of these goods, which, in the opinion of the »Carrier, is insufficient. All the Carrier's rights and »immunities in the event of loss or of damage to the »goods arising by reason of the nature or quality of »that packing and/or its insufficiency are hereby »expressly reserved».

(«De vervoerder vestigt de aandacht op het feit dat hij de verpakking onvoldoende acht. Hij behoudt zich uitdrukkelijk al zijn rechten en immuniteiten voor in geval van verlies of *averij* toe te schrijven aan de aard, de hoedanigheid en/of de ontoereikendheid der verpakking.» (97))

* * *

Het komt mij voor dat het Brits *modus vivendi* een voldoende oplossing geeft aan de meeste gevallen, die zich in de praktijk voordoen.

Inderdaad, zoals hoger gezegd, wanneer er een *eerlijk meningsverschil* bestaat tussen vervoerder en lader *nopens de merken*, het getal, de hoeveelheid, het gewicht der *ingescheepte* koopwaren, is de *garantiebrief* overbodig, daar de lader, ingevolge artikel 91 A § III, 5° tegenover de vervoerder borg staat voor de juistheid der door hem verstrekte gegevens.

Indien men de oplossing in Groot-Brittannië aanvaard in geval van *meningsverschil* tussen vervoerder en inlader *nopens de deugdelijkheid der verpakking* uitbreidt tot al de gevallen van rechtzinnige twijfel *nopens de uiterlijke staat en gesteldheid der goederen*,

dan is een beslissende stap gedaan naar de volledige afschaffing der garantiebrieven.

De heer Charles S. Haight, afgevaardigde der Verenigde Staten van Amerika, verklaarde weliswaar dat de Amerikaanse banken de type-clause door de Engelsen voorgesteld tot oplossing van het hierboven sub 3 aangehaalde geval (ontoerekenbaarheid der verpakking, naar de mening van de vervoerder) niet zouden aanvaarden.

De Amerikaanse banken zullen, volgens de heer Haight, de eenvormige Regelen en Usantiën der Internationale Kamer van Koophandel volgen, waarin de Engelse clause niet ingelijfd werd.

Hij was evenwel van oordeel dat het nuttig ware de Engelse clause in de Eenvormige Regelen in te lassen (98).

Artikel 18 der Eenvormige Regelen bepaalt:

«Les documents d'expédition portant une clause »restrictive concernant la réception des marchandises »et emballages en bonne condition apparente peuvent »être refusés.

«Un document d'expédition net est un document qui »ne porte pas de clauses surajoutées constatant »expressément l'état défectueux de la marchandise »ou de l'emballage.

»Ne devraient toutefois pas être considérées comme »comportant de telles réserves: a) des clauses qui ne »constatent pas expressément que la marchandise ou »l'emballage sont défectueux, par exemple: «caisses »de réemploi», «fûts usagés», etc.; b) des clauses qui »dégaient la responsabilité du transporteur pour les »risques tenant à la nature de la marchandise ou de »l'emballage; c) des clauses par lesquelles le trans- »porteur déclare ignorer le contenu, le poids, les »mesures, la qualité ou les spécifications techniques de la marchandise» (99).

Ook hier heeft zich een gelukkige kentering voorgedaan in de zin van de aanvaarding der reserves in het *cognossement* en, dienvolgens, de uitschakeling der garantiebrieven.

In 1924 inderdaad hadden de banken een resolutie aanvaard, volgens dewelke zij weigerden bewerkingen te doen op *cognossementen*, die reserves inhielden *nopens de staat der goederen* (100).

De Eenvormige Regelen uitgevaardigd in 1951 veroorloven daarentegen de banken dergelijke documenten te aanvaarden of te weigeren en nemen formeel een brede categorie van restrictieve clauses aan.

* * *

Anderzijds heeft de Vereniging van Maritiem Recht der Verenigde Staten op 28 juni 1955, onder handteken van zijn secretaris Mr Wilbur H. Hecht, als gevolg aan een resolutie aangenomen door de Internationale Commissie van het Internationaal Maritime Comité te Brighton, een eerste ontwerp van verdrag opgesteld luidend als volgt:

«Artikel 1. Elke persoon die wetens of bedrieglijk »opmaakt of uitgeeft of helpt op te maken of uit te »geven of aflevert of helpt afleveren of verhandelt of »ten bezwarende titel afstaat een verhandelbaar »*cognossement* dat een vervoer van koopwaren over »zee dekt van een haven of van een plaats van een »ander land, en dat een valse verklaring inhoudt »nopens het getal der colli of stuks, de hoeveelheid of »het gewicht of de uiterlijke staat en gesteldheid der »goederen, zal strafrechtelijk kunnen vervolgd worden.

»Artikel 2. Elke persoon die wetens of bedrieglijk »aan een vervoerder of aan een vertegenwoordiger »van een vervoerder vraagt een verhandelbaar *cognossement* op te maken of uit te geven, een valse ver-

» klaring inhoudende nopens het aantal colli of stuks, » de hoeveelheid of het gewicht of de uiterlijke staat » en gesteldheid der goederen en elke persoon die een » andere persoon er toe overhaalt dergelijke vraag te » doen, overschillig of men haar al of niet heeft » ingewilligd, zal eveneens strafrechtelijk kunnen ver- » volgd worden.

» Artikel 3. De hoge contracterende partijen ver- » binden zich, overeenkomstig hun respectievelijke » grondwetten, de wetten uit te vaardigen die van aard » zijn de bepalingen van de huidige overeenkomst te » verwezenlijken en inzonderheid werkelijke straffen te » voorzien voor de personen die zich plichtig maken » aan de misdrijven bij het huidige verdrag be- » paald (101) ».

* * *

Men vraagt zich af waarom de valsheid ener verklaring nopens de merken der koopwaren niet strafbaar zou zijn ten zelfde titel als die betreffende de andere bestanddelen van het cognossement, n.l. het getal, de hoeveelheid, het gewicht, de uiterlijke staat en gesteldheid der goederen.

Het geldt hier vermoedelijk een onvrijwillig verzuim vanwege de opstellers van het project.

Ter vergadering der Internationale Commissie, gehouden te Brighton op 22 september 1954, deed de heer Haight, afgevaardigde der Verenigde Staten van Amerika opmerken, dat, hoewel de uitgifte van een bedrieglijk zuiver cognossement in dit land een misdaad uitmaakt, bij zijn weten, geen enkele strafrechtelijke vervolging te dier zake ingesteld werd.

Een internationaal verdrag, dat het delictueel karakter van dergelijke praktijk vestigt of bevestigt zou, volgens hem, een nuttig uitwerksel hebben, in die zin dat het tot vervolging zou aansporen (102).

Zoals wij reeds hoger zegden, kunnen valse cognossementen uitgegeven in ruil van een garantiebrief, in Belgisch recht, valsheid in geschrifte uitmaken met opsluiting strafbaar krachtens artikel 196 van het Strafwetboek.

Doch het ontwerp van verdrag door de Vereniging van Maritiem Recht der Verenigde Staten opgesteld, beteugelt met straffen het feit « wetens of bedrieglijk » een cognossement uitgegeven te hebben, dat een valse verklaring nopens de hoofdbestanddelen van het cognossement bevat.

In dit opzicht is het strenger dan het Belgisch Strafwetboek, dat voor de valsheid in geschrifte het bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden vereist. (Artikel 193 van het Strafwetboek.)

In de zaak door de zesde kamer van het Hof van Beroep te Brussel op 24 november 1955 gevonnist, hoewel het ging om een aanzienlijk manco van 390 ton betonstaven, hadden noch kapitein noch inlader het minste bedrieglijk inzicht, daar zij beiden overtuigd waren dat de op het cognossement vermelde hoeveelheid door de firma die de bestelling aanvaard had, zou geleverd worden.

In Belgisch recht zouden zij niet kunnen vervolgd worden, daar het bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden ontbreekt.

Luidens het ontwerp van verdrag, zouden zij strafbaar zijn om *wetens* een verhandelbaar cognossement te hebben uitgegeven of helpen uitgegeven, dat een valse verklaring nopens de hoeveelheid der koopwaren bevatte.

Het strafrechtelijk aspect is echter slechts de ondergeschikte zijde van het vraagstuk.

De meeste, zoniet al de nationale wetgevingen, voorzien strafbepalingen uit hoofde van valsheid in ge-

schriften — cognossementen inbegrepen — gepleegd met bedrieglijk opzet of met het oogmerk om te schaden.

Niettemin vinden wij in de rechtspraak dezer landen geen spoor van strafrechtelijke vervolgingen wegens uitgifte van valse cognossementen in ruil van bedrieglijke garantiebrieven.

En naar alle waarschijnlijkheid zullen ook na de bekrachtiging van een internationaal verdrag, dat deze praktijk beteugelt, de strafrechtelijke vervolgingen weinig talrijk zijn.

Want de partijen hebben er over het algemeen geen belang bij ze uit te lokken en het Openbaar Ministerie zal, doorgaans in de onwetendheid van het gepleegde misdrijf, bij ontstentenis van klacht, zelden van ambtswege vervolgingen instellen.

Een burgerlijke sanctie zou ongetwijfeld meer doeltreffend zijn dan een strafrechtelijke beteugeling.

Een bevestiging door internationaal verdrag van het strafrechtelijk karakter der valse cognossementen kan niettemin om de reden aangehaald door de heer Haight, zeker nut opleveren, op voorwaarde dat zij de aandacht niet afleide van het in hoofdzaak na te streven doel: *een afdoende sanctie op burgerrechtelijk gebied.*

Besluit.

Noordzakelijkheid van een algemeen verbod der garantiebrieven door internationaal verdrag.

Uit dit alles blijkt dat het internationaal verdrag van Brussel geen bevredigende oplossing aan het vraagstuk der garantiebrieven heeft gegeven:

1) omdat de tekst van het verdrag geen uitdrukkelijk verbod inhoudt en de rechtsleer nopens dit punt verdeeld is, terwijl de rechtspraak, over het algemeen, slechts de nietigheid toepast op de bedrieglijke garantiebrieven;

2) omdat de cognossementen « received for shipment », die in de moderne handelspraktijk een grote uitbreiding hebben genomen, door het verdrag niet erkend noch geregeld worden.

En ik aarzel dan ook niet de vraag aan de afgevaardigden der deelnemende landen ter Conferentie van Amsterdam 1927 gesteld: « Moeten door internationaal verdrag wettelijke maatregelen getroffen worden nopens de garantiebrieven? » met een krachtig antwoord: « Ja » te beantwoorden.

En als grondslag van dergelijk verdrag stel ik, met bevoegde autoriteiten op het gebied van zeerecht, als de heren Constant Smeesters en Francis Sauvage, voor *de absolute nietigheid van al de garantiebrieven, de gezonde zowel als de bedrieglijke.*

Voorzeker, deze nietigheid spruit voort uit de tekst en de geest van het verdrag van Brussel van 1924 en zij werd uitdrukkelijk door de heer voorzitter Louis Franck verkondigd.

Doch om geheime akkoorden te beletten, moeten zij door een klaardere tekst verboden worden.

Om een zo diep ingewortelde praktijk te vernietigen, is er een formeel verbod en een radicale sanctie vereist (103).

Het verslag van de heer Francis Sauvage ter Conferentie van Amsterdam ingediend, is de vrucht ener grondige gedachtenwisseling in de schoot van de Franse vereniging van maritiem recht, waaraan o.m. deelnamen de heren Ripert, Dor, Govare, Leray, Lesuer, Danvers, Houzé en Hamel.

Tijdens deze bespreking deed de heer Hamel het gevoelen der banken kennen en zeide dat de bankiers over het algemeen vijandig staan tegenover de garantiebrief, daar hij dreigt een gedeelte der waarde

te ontnemen aan het pand, dat het cognossement in hun handen is.

Uit de bespreking vloeide voort dat het zeer moeilijk zou zijn onderscheid te maken tussen de verschillende gevallen, waarin garantiebrieven afgeleverd worden. De vereniging gaf dan ook advies overeenkomstig de conclusie van de verslaggever, strekkende tot absoluut en volledig verbod der garantiebrieven als strijdig met de openbare orde ⁽¹⁰⁴⁾.

Volgens het verslag van de heer Sauvage zal de nietig verklaarde garantiebrief niet mogen ingeroepen worden door de kapitein noch door de reder, aan wie hij afgeleverd werd en deze zal zonder het minste verhaal de volle verantwoordelijkheid behouden van de schade; die hem ten laste valt ingevolge het vermoeden voortspruitende uit het schoon cognossement.

Deze radicale oplossing alleen kan de verdwijning der garantiebrieven verzekeren.

Ongetwijfeld zal iedere oplossing zekere nadelen bieden. Doch zelfs indien het verbod der garantiebrieven de verhandelbaarheid der cognossemerten en de betaling der koopwaar door de bestemmelingen moest hinderen, dan aarzel ik nog niet te verklaren dat dit bezwaar niet kan opwegen tegen de gemakkelijheid van bedrog, die de garantiebrief biedt, de moeilijkheid de scheidingslijn tussen de bedrieglijke en de niet-bedrieglijke garantiebrief te trekken ⁽¹⁰⁵⁾, en vooral het belang der openbare orde; *de veiligheid van de internationale handel, die de bronader van de nationale rijkdom en van de welstand der volkeren is; het absoluut vertrouwen dat aan het cognossement als internationaal kredietmiddel moet worden gehecht* ⁽¹⁰⁶⁾; *primordiale belangen voor dewelke alle bezwaren van ondergeschikte orde moeten zwichten.*

* * *

Zonder te gewagen van de nutteloosheid ener internationale reglementering, die er zich zou bij bepalen het bedrog te verbieden — reeds door het gemeen recht van alle landen verboden — is de huidige onzekere toestand zeer betreurenswaardig.

Het bedrog wordt niet verondersteld.

De nietigheid van de garantiebrief verkondigen in geval van bedrog komt neer op een erkentenis dat hij in algemene regel geldig is, behoudens aan de belanghebbenden het bedrog te bewijzen, hetgeen steeds zeer moeilijk zal zijn.

Er zijn derhalve slechts twee oplossingen mogelijk :

— ofwel de huidige stand van zaken : geldigheid van de garantiebrief, onder voorbehoud van het geval van bedrog;

— ofwel het radicaal verbod gesteund op de openbare orde.

Kort en bondig : er zou door internationaal verdrag moeten bepaald worden dat alle garantiebrieven en geheime reserves tussen inlader en vervoerder nopens de merken, het getal, de hoeveelheid, het gewicht, de uiterlijke staat en gesteldheid der goederen, die niet op het verhandelbaar cognossement of op de gelijkwaardige titel van vervoer der koopwaren overzee, inbegrepen het cognossement « received for shipment », voorkomen, nietig zijn en geen effect sorteren, zelfs niet onder contracterende partijen, en dat deze nietigheid van openbare orde is.

De deelnemende Staten zouden zich daarenboven verbinden de praktijk der bedrieglijke garantiebrieven met strafrechtelijke sancties te beteugelen.

Naar het voorstel van de heer Constant Smeesters zou er aan de internationale handel kunnen aanbevolen worden de vervanging der garantiebrieven door bank-

garanties, die door de inladers zouden moeten afgeleverd worden en die aan de koper of aan de houder van het cognossement de terugbetaling zouden waarborgen van alle schade kunnende voortspruiten uit het feit in de reserves op het cognossement vermeld nopens de merken, de hoeveelheid, de staat der goederen of hun verpakking.

Dergelijke bankgaranties aan de cognossemerten gehecht, zouden de aanvulling zijn der documenten, die door de banken moeten gelicht worden. ⁽¹⁰⁷⁾.

De internationale commissie van het Internationaal Maritiem Comité heeft in haar vergadering te Brighton op 22 september 1954 beslist de studie van het vraagstuk voort te zetten. De Vereniging van Maritiem Recht der Verenigde Staten heeft het ontwerp van internationaal verdrag aangeboden dat wij hoger hebben besproken en dat aan het bestendig bureau en aan de nationale verenigingen zal voorgelegd worden.

Wij juichen van harte de lange en moeizame pogingen toe door het Internationaal Maritiem Comité in het werk gesteld om een afdoend geneesmiddel tegen de kwaal te vinden.

Wij geven ons volkomen rekenschap van de talrijke hinderpalen, die het Comité te overwinnen heeft, doch zijn overtuigd dat met de samenwerking van alle mensen van goede wil het beoogde doel kan bereikt worden.

Moge het Comité zijn streven onversaagd voortzetten, de leuze van Willem de Zwijger indachtig : « Het is niet nodig te hopen om te ondernemen, noch te slagen om te volharden. »

(1) Zie rede van de heer Louis Franck, Conférence internationale de droit maritime, Bruxelles 1926. Documents, bl. 14.

(2) Pardessus Collection des lois maritimes 1, 2, 3.

(3) Zie het merkwaardig verslag van de heer Devèze, Minister van State, lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers op de internationale parlementaire Handelsconferentie gehouden te Versailles in juni 1928, Dor 19, 661; Frédéric Sohr, Le droit maritime et son unification internationale, bl. 21.

(4) Principes de droit maritime comparé, door Hennebicq, voorrede van Edmond Picard.

(5) Zie het verslag van de heer Devèze, loc. cit.

(6) Verklaring van de heer Lyon-Caen. — Conférence internationale de droit maritime, Bruxelles 1922 — procès-verbaux des séances tenues du 17 au 26 octobre 1922. — première séance plénière (17 octobre 1922), bl. 56.

(7) Zeventiende conferentie Antwerpen van het Internationaal Maritiem Comité, 1 augustus 1930; Dor, 22, 69.

(8) Verbrekingshof, 26 februari 1872, Pas. I, 179.

(9) Van Bladel, Connaissances et Règles de La Haye, bl. 1 en 2.

(10) Conférence de la Haye, Assemblée préliminaire tenue à Scheveningue le 29 août 1921, Dor 33, 551.

(11) Verbrekingshof, 12 november 1885, Pas. 1885, I, 275; Léon Hennebicq, Principes de droit maritime comparé n° 489.

(12) Léopold Dor, Procès-verbal de la seconde journée au Palais de la Paix à La Haye le 31 août 1921; Dor 33, 1010.

(13) Paul Govare, Voorrede van het werk van Francis Sauvage, La clause de négligence, bl. VII.

Nopens de geldigheid van de « negligence clause » zie Francis Sauvage, La clause de négligence, nr 63 en Scrutton, Charter parties and Bills of lading, bl. 189.

(14) Verklaring van de heer Léopold Dor, Conférence de la Haye 1921, Documents, Dor 33, 557.

(15) Léopold Dor, Les Règles de la Haye 1921. Compte rendu critique de la conférence de la Haye, Dor 33, 727.

(16) Verslag van de bijzondere Commissie gelast om samen met een Commissie van het Lagerhuis het wetsontwerp te bestuderen voor het vervoer der koopwaren over zee. Gedrukt op bevel van het Lagerhuis van 16 juli 1923; Dor 3, 618.

(17) Conférence Bruxelles 1923, bl. 38.

(18) Ibidem, bl. 37.

(19) Van Bladel, Connaissances et Règles de la Haye, bl. 14.

(20) Conférence internationale de droit maritime, Bruxelles 1922, procès-verbaux des séances tenues du 17 au 26 octobre 1922, septième séance plénière, 25 octobre 1922.

(21) Van Bladel, loc. cit., n° 231 bis.

(22) Vgl. verklaring van de heer voorzitter Louis Franck, Conférence de droit maritime, réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 au 9 octobre 1923 — séance du 8 octobre 1923, bl. 119 en 120; Van Bladel, op. cit., nr 166.

(23) Conférence intern. dr. marit. Bruxelles 1922, procès-verbaux des séances tenues du 17 au 26 octobre 1922, Annexe, 4, Rapport de la Commission p. 209; Van Bladel, op.

cit. nrs 159 en 160; Rép. prat. droit belge, v° Navire-naviga-tion nr 1108.

(24) Hof van Beroep Brussel, 18 januari 1936, P.P. 1936, 329; Dor 35, 103; Idem Rennes, 21 januari 1956, Le droit maritime français 1956, bl. 411. — Contra: Hof van Beroep Brussel (6^e kamer) 16 maart 1956, P.A. 1956, bl. 195 en de aangehaalde rechtsleer en rechtspraak.

(25) Van Bladel, loc. cit. nr 166; Répert. prat. dr. belge v° Navire-navigations nrs 1107, 1109 en 1125.

(26) Conférence de droit maritime. Réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 ou 9 octobre 1923. Séance du 9 octobre 1923, bl. 119; Zie verklaring van de heer voorzitter Louis Franck.

(27) Van Bladel, op. cit. nrs 32 en 192; Parlem. handel., Senaat, zitting 31 oktober 1928, bl. 1317, verklaring van M. Lippens, Minister van Spoorwegen en van Zeezeven: «Je suis d'accord avec l'honorable M. Dens au sujet des remarques qu'il vient de faire. Il n'est pas douteux que les conventions et les lois sont d'ordre public. Il n'appartient donc pas aux parties de conclure des conventions déro-gatoires.»

(28) Confér. intern. dr. marit., Réunion de la sous-commission, Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 au 9 octobre 1923; zitting 9 oktober, bl. 118; verklaring van de heer voorzitter Louis Franck.

(29) Smeesters en Winkelmolen, Droit maritime et fluvial, uitg. 1933, boekd. II, nr 626.

(30) Verklaring van de heer voorzitter Louis Franck, zitting 22 oktober 1922. Conférence internationale de droit maritime Bruxelles 1922, procès-verbaux des séances, bl. 124.

(31) La législation maritime de l'Etat du Vatican, door Georges Ripert, artikel gepubliceerd in het tijdschrift: Le droit maritime français 1952, bl. 404.

(32) Francis Sauvage, La lettre de garantie, verslag namens de Franse vereniging van maritiem recht. Comité maritime international, bulletin nr 85, Conférence Amsterdam 1927, bl. 20.

(33) Comité maritime international, bulletin nr 85, Conférence d'Amsterdam août 1927, bl. 511 tot 527.

(34) Dor 12, 116, nota onder arrest van het Hoogste Ge-rechtshof der Verenigde Staten van 2 maart 1925; Sauvage, Rapport à la conférence d'Amsterdam 1927, Comité maritime international, Bulletin nr 85, p. 24.

(35) Comité maritime international, Conférence de Madrid, Rapports préliminaires 1955, p. 188, 194, 195, 198, 200, 206.

(36) Smeesters en Winkelmolen, op. cit., boekd. II, nr 724.

(37) Vgl. verslag van de heer Francis Sauvage ter Conferentie van Amsterdam 1927, Bulletin nr 85, bl. 26.

(38) Comité maritime international, Conférence de Madrid, Rapports préliminaires 1955, Rapport de l'association britannique de droit maritime, p. 185; Van Bladel, loc. cit., nr 169.

(39) Francis Sauvage, Verslag ter Conferentie van Amsterdam 1927, loc. cit., bl. 26.

(40) Comité maritime international, loc. cit., bl. 194, 198.

(41) Rede van de heer Francis Sauvage ter Conferentie van Amsterdam 1927, loc. cit., bl. 534.

(42) Zie dit voorstel, verslag van de heer Constant Smeesters ter Conferentie van Amsterdam, loc. cit., bl. 141 en 142.

(43) Zie rede van de heer Francis Sauvage ter conferentie van Amsterdam 1927, loc. cit., bl. 532.

(44) Redevoering van M. Dor ter Conferentie van Amsterdam 1927, Bulletin nr 85, bl. 523.

(45) Op. cit., 2^e uitgave, 1929, boekd. I, nr 425.

(46) Sauvage, loc. cit., bl. 28.

(47) Loc. cit., Conferentie Amsterdam 1927, Redevoering van de heer Dor, zitting van 3 augustus 1927, bl. 516.

(48) Loc. cit., Conferentie Amsterdam 1927, verslag van de heer Constant Smeesters, bl. 133.

(49) Comité maritime international, Conférence de Madrid, Rapports préliminaires, 1955, bl. 187.

(50) Zie Compte rendu sténographique de la Conférence de La Haye, 29 août, 3 septembre 1921, Dor 33, 502 en 976.

(51) Verklaring van de heer voorzitter Louis Franck, Conférence de droit maritime, réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 au 9 octobre 1923 - séance du 9 octobre 1923, bl. 119 en 120.

(52) Ibidem.

(53) Van Bladel, op. cit., nr 148.

(54) Vgl. verklaring van Sir Lesly Scott, Conférence internationale de droit maritime Bruxelles, 1922, procès-verbaux des séances 21 octobre 1922, p. 196; Idem Ripert, Conférence internationale de droit maritime, réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 ou 9 octobre 1923, séance du 6 octobre p. 38; Van Bladel, loc. cit., nos 26 et 148; Rép. pr. dr. b. v° Navire-naviga-tion nos 970, 1121 et 1128.

(55) Conférence internationale de droit maritime Bruxelles 1922, procès-verbaux des séances tenues du 17 au 26 octobre 1922, bl. 148.

(56) Conférence internationale de droit maritime, réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 au 9 octobre 1923, séance du 6 octobre, bl. 36.

(57) Conférence internationale de droit maritime, Réunion de la sous-commission, Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923, p. 88.

(58) Thans § III 8^o der Belgische zeewet.

(59) Verklaring van de heer voorzitter Louis Franck, ibidem, bl. 120.

(60) Voorlopige werkzaamheden der Wet van 28 november 1928, (Belgisch Staatsblad van 11 januari 1929), Zitting 1926-1927. Kamer van Volksvertegenwoordigers, Parlementaire bescheiden, Memorie van toelichting en wetsontwerp nr 334, Zitting van 14 juli 1927, Zitting van 1927-1928. Idem, Parlementaire bescheiden, Verslag nr 112, Zitting 22 februari 1928. Parlementaire handelingen, Bespreking en aanneming, Zitting 2 mei 1928. Senaat. Parlementaire be-

scheiden. Verslag der Commissie nr 175, Zitting van 28 juli 1928. Parlementaire handelingen, Bespreking en aanneming, Zitting 31 oktober 1928.

(61) Planiol, boekd. II, nr 1186; Colin et Capitant, boekd. II, bl. 315.

(62) Depage, boekd. II, tweede uitgave, nr 625.

(63) Planiol, boekd. II, nr 1191.

(64) Rép. prat. dr. belge v° Contrat et convention en général nr 352. Ibidem v° Obligations nr 352.

(65) Rép. pr. dr. b. v° Contrat et convention en général, nr 358; Depage, boekd. I (2^e uitg.), nr 94 A.

Vgl. Depage, boekd. I, nrs 93 en 94; boekd. II nr 494; Répert. prat. dr. belge, v° Action, nrs 25 en 29; ibidem, Contrat et convention en général, nrs 352 en 357; ibid. v° Obligations nr 628; Rechtskundig Weekblad, 1 juni 1947, kol. 1179, Noot onder Hoge Raad der Nederlanden, 19 december 1946; Verbrekingshof, 4 juni 1903, Pas. I, 276, met conclusiën van de Eerste Advocaat-Generaal Terlinden; Laurent, boekd. 16, nrs 125, 162, 163, 164; Verbrekingshof, 28 januari 1859, Pas. 1860, I, 359; Planiol, boekd. II, nr 1039.

(66) Depage, boekd. I, 2^e uitg., bl. 118, nr 93; Répert. prat. dr. belge, v° Navire-Naviga-tion, nr 970.

(67) Depage, boekd. II, 2^e uitgave, nr 645bis.

(68) Van Bladel, op. cit., nrs 214 en 215; zie ibidem, nrs 26 en 168; Vgl. Rép. pr. dr. belge, v° Navire-Naviga-tion, nrs 970, 1110, 1121, 1123 en 1124.

(69) Wildiers en Caethoven, Handboek voor Zeeverzekering, bl. 66.

(70) Smeesters en Winkelmolen, 2^e uitgave 1929, boekd. I, nr 425. Deze zinsnede werd overgenomen in het arrest der 6^e kamer van uw Hof, d.d. 24 november 1955.

(71) Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, 28 april 1922, 4^e kamer, in zake Sté John Cockerill tegen kapitein Sullivan, steamer New Britain; idem, 8 mei 1924, Jurispr. port d'Anvers, bl. 181, aangehaald door Van Bladel, op cit., nr 166.

(72) Smeesters en Winkelmolen, op. cit., boek II (uitgave 1933), nr 724.

(73) Georges Ripert, Droit maritime 1952, boekd. II, nr 1471.

(74) Handelsrechtbank Marseille, 17 juli 1905, Autran, Revue intern. de droit maritime 21, 204 (een cognossement dat een gewicht vermeldt, waarvan de kapitein weet dat het niet ingescheept werd, ontlast deze niet van zijn verantwoordelijkheid tegenover de inontvangstnemers);

Idem Bordeaux, 8 oktober 1923, Dor, Revue de droit maritime, nr 149 (de garantiebrieven betreffende de gebrekkige staat der koopwaren zijn geldig, wanneer uit het verslag van de deskundige blijkt dat zij de ware toestand van zaken onder partijen vergeeven en de verzeaker heeft het recht er zich op te beroepen in zijn betrekkingen met de verze-kerden);

Idem, Seine, 15 januari 1924, Dor, Le droit maritime français, supplément à la Revue de droit maritime comparé, boekd. II, 1924, bl. 176 (de reder, bewindvoerder van de Staat, is tegenover deze verantwoordelijk, wanneer hij koopwaren ontvangt, waarvan de verpakking gebrekkig is en geen enkele reserve op het cognossement aantekent, zich tevreden stellend met een garantiebrief van de lader);

Idem Rouen, 20 maart 1925, Rev. dr. français commercial et maritime, boekd. II, bl. 76;

Idem Paris, 3 november 1925, Dor, Le droit maritime français, supplément à la Revue de dr. marit. comparé, boekd. III, 1925, bl. 881 en de nota van Francis Sauvage (schoon cognossement afgeleverd ondanks de reserves op het ontvangstbewijs aan boord gedaan, bedrieglijke verstandhouding tussen de laders en de agenten van de reder, verantwoordelijkheid van de reder);

Frans Verbrekingshof, kamer der requesten, 4 juli 1927, Dor, Le droit maritime français, supplément à R.D.M.C., boekd. V, 1927, bl. 399 (eis tot schadevergoeding ingesteld door de bedrieglijke verstandhouding tussen lader en agenten van de reder; deze kan zich niet door een bijzondere clause van het vervoercontract ontheffen van de gevolgen van het bedrog gepleegd door zijn agenten, die niet opgehouden hebben hem te vertegenwoordigen, zelfs wanneer zij tegen overhandiging van een garantiebrief het bedrieglijk cognosse-ment in naam en voor rekening van de kapitein onder-taken);

Handelsrechtbank Marseille, 5 maart 1929, Dor, Le droit marit. fr., supplément à R.D.M.C., boekd. VII, 1929, bl. 170 (de garantiebrief afgeleverd met het doel aan de bestemming of aan de bankier, die de traite disconteert, de gebrekkige toestand van de koopwaar bij de inscheping te verbergen, maakt een zware fout uit, waarvoor de reder aansprakelijk is);

Idem, Le Havre, 23 april 1929, Rev. ventes et transports, 1929, 185 (de garantiebrief afgeleverd door de kapitein aan de lader, sleept ipso facto zijn gezamenlijke en solidaire verantwoordelijkheid na zich tegenover de inontvangst-nemer);

Idem, Duinkerke, 15 juli 1929, Dor, ibidem, bl. 415 (de kapitein die voor zijn vertrek uit de laatste ladingshaven voor publieke notaris geprotesteerd heeft nopens de halve vracht die verschuldigd zou zijn, mag geen cognossement aan order ondertekenen zonder er melding op te maken van dit protest; door een schoon cognossement te onder-tekenen na van de bevrachters een garantie te hebben bekomen, heeft hij afgeweken van de bevrachtingsvoor-waarden, die hem een pand op de koopwaar verschaffen en hij mag zich niet meer tegen de bestemming keren voor betaling van de halve vracht);

Idem, Rouen, 24 juni 1952, Le droit maritime français, 1953, bl. 35 (de rechtbank neemt impliciet de geldigheid der

garantiebrieven aan, doch past er de verjaring van één jaar op toe, voorzien bij de Franse wet van 2 april 1936);

Hoogste Gerechtshof Verenigde Staten, 2 maart 1925, Dor, R.D.M.C. 12, 117 (het enkele feit vanwege de agent van een schip zich op aanvraag van de lader en mits overhandiging door deze van een garantiebrief onthouden te hebben reserves of opmerkingen in te lassen in het cognossement, sluit geen bedrieglijk inzicht in en berooft de reder niet van het recht zich op de slechte staat en gesteldheid der goederen bij de inscheeping te beroepen);

Hogere hanzatische rechtbank, 27 april en 10 oktober 1927, Dor 18, 138 (radicale nietigheid van de garantiebrief, wanneer de koopwaar of de verpakking in slechte staat is);

Gewestelijke rechtbank van Hamburg, 10 oktober 1927, Dor 12, 139 (nietigheid om dezelfde reden);

Beroepshof 's Gravenhage, 21 april 1933, Weekblad van het Recht, nr. 12, 691 (geldigheid van de garantiebrief, betwisting nopens de hoeveelheid);

Hoogste Gerechtshof, Engeland, 11 en 14 januari 1935, Lloyd's List Law Reports L. 1, 20, Dor 33, 218 (natte koopwaar, nietigheid van de garantiebrief);

Rechtbank eerste aanleg Tananarive, 12 april 1951, Le droit maritime français 1952, bl. 323 (bedrog nopens de hoeveelheid, nietigheid van de garantiebrief);

Idem, Casablanca, 26 januari 1954, Le droit maritime français 1954, bl. 243 (erkent de geldigheid van de garantiebrief betreffende hebbende op de hoeveelheid).

(75) Handelsrechtbank Antwerpen, d.d. 6 september 1907, P. A. 1908, bl. 167 (de overhandiging van een schoon cognossement tegen een garantiebrief om een wezenlijk gebrek der verpakking te verbergen is een quasi delictuele fout);

Idem, 6 februari 1923, P. A. 1923, bl. 75; Dor 2.288 (geldigheid van de garantiebrief: oude vaten in slechte staat, merken en nummers onleesbaar);

Idem 19 maart 1923, P. A. 1923, bl. 80 (ongeldigheid van de garantiebrief, ongeoorloofde oorzaak, koopwaar in slechte staat);

Idem 5 oktober 1923, P. A. 1923, bl. 427; Dor 5, 72 (nietigheid van de garantiebrief op grond van artikel 1131 van het Burgerlijk Wetboek; waar en verpakking in slechte staat);

Idem 4 oktober 1924, Dor 10, P. A. 1924, 510 (garantiebrief van strikte interpretatie — Zie « Observations » (ongetekend) in de zin van de radicale nietigheid van de garantiebrieven, Dor, loc. cit.);

Idem 28 november 1924, Dor 10, 118 P. A. 1924, bl. 583 (geldigheid van de garantiebrief afgeleverd wegens betwisting nopens het getal ingescheepte koopwaren, ten einde een nieuwe telling te voorkomen); nietigheid wanneer hij voor doel heeft de bestemming te bedriegen;

Idem 18 juni 1926, bl. 508 (geldigheid van de garantiebrief, indien er twijfel bestaat nopens het aantal colli en de verificatie onmogelijk is, nietigheid wanneer de waar en verpakking in slechte staat zijn);

Idem 11 februari 1928, P. A. 1928, 57; Dor 18, 199 (onienigheid in de telling, geldigheid);

Idem 12 juli 1928, P. A. bl. 377; Dor 20, 145 (geroeste koopwaar, ongeldigheid);

Beroepshof Brussel, 24 december 1935, Pas. 1936, II, 127 (natte koopwaar, nietigheid van de garantiebrief);

Scheidsgerecht Antwerpen, 15 juni 1936, P. A. 1936, 277; Dor 36, 153 (de garantiebrief nopens de slechte staat der koopwaar wordt bestempeld als een « afkeurenswaardige (!) praktijk »);

Handelsrechtbank Antwerpen, 1 april 1955, P. A. bl. 420 (nietigheid onvoldoende verpakking; een « clean » cognossement tegen overhandiging van een garantiebrief maakt een valsheid in geschrifte uit);

Beroepshof Brussel, 6^e kamer, 24 november 1955 (thans besproken arrest, niet gepubliceerd, nietigheid van de garantiebrief: aanzienlijke hoeveelheid in het cognossement vermeld niet ingescheept).

(76) Dor, Redevoering ter Conferentie van Amsterdam 1927, Comité maritime international, Bulletin n° 85, Zitting van 3 augustus 1927, bl. 517.

(77) Zie Van Bladel, loc. cit., nrs 187, 188 en 189 en de aangehaalde rechtsleer en rechtspraak.

(78) Conférence internationale de droit maritime, Bruxelles 1922, procès-verbaux des séances, 21 octobre 1922, p. 195-196; Verslag van de heer Staatsminister Devèze, Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting van 22 februari 1928, aangehaald in « Association de droit maritime belge et les conventions intern. de Bruxelles avec une introduction de Louis Franck (1929) », bl. 171 en 173. Rép. pr. dr. belge, v° Navire-Navigation n° 1122; Van Bladel, op. cit. n° 192.

(79) W. Bisschop, Accueil fait dans le Royaume Uni aux Règles de La Haye de 1921, Dor 33, bl. 263.

In dezelfde zin: Procès-verbal 4^e journée au Palais de La Haye le vendredi 2 septembre 1921. Projet de résolution présenté par le président Sir Henry Duke, Dor 33, 1071;

Compte rendu sténographique de la conférence de La Haye, article VI, Dor 23, 1059;

Léopold Dor, Les règles de La Haye 1921, Compte rendu critique de la conférence de La Haye, Dor 23, 701;

Rapport de la commission désignée par la Conférence internationale de droit maritime en vue d'examiner le projet

de règles pour le transport de marchandises en vertu d'un connaissement par mer présenté à la conférence par le gouvernement belge à la suite de la réunion du comité maritime international du 9 au 11 octobre 1922, conférence internationale de droit maritime Bruxelles 1922, procès-verbaux des séances, p. 213;

Conférence internationale de droit maritime. Réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923. Observations présentées par la Norvège, p. 21;

Ibidem déclaration de M. Louis Franck, président, séance du 8 octobre 1923, après-midi, p. 119, 120, 122;

Procès-verbal 2^e séance plénière 6 octobre 1923, conférence internationale de droit maritime, réunion de la sous-commission 1923 — procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923, p. 47 et 48;

Question posée par le Dr. Bisschop, secrétaire du Comité de droit maritime, à propos de notre article 91 par. III, 7°; Dor 23, 618;

Les règles de La Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs français par Paul De Rousiers, p. 693; Dor 23, 693.

(80) Conférence internationale de droit maritime. Réunion de la sous-commission, Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances du 6 au 9 octobre 1923; in dezelfde zin antwoord van de heer voorzitter Louis Franck aan Sir Lesly Scott, bl. 44, 55 et 56.

(81) Conférence internationale de droit maritime, réunion de la sous-commission, Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1927, 2^e séance plénière (6 octobre 1923), p. 55 et 56.

(82) Ibidem, verklaring van Sir Lesly Scott, bl. 55; Van Bladel, loc. cit. n° 189.

(83) Conférence internationale de droit maritime, réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923, p. 120.

(84) Vgl. voorstel gedaan door de afgevaardigde der Noorse Regering ter Conferentie van Brussel, Conférence internationale de droit maritime, réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923, bl. 21. — Observations présentées par les divers gouvernements. Base de convention en matière de connaissements: « L'article 3, § 7 (actuellement § 37° de la loi maritime) devrait exprimer que les dispositions relatives au contenu et, éventuellement, à la force probante du connaissement seront applicables, même si le connaissement est émis pour des marchandises reçues, mais pas encore chargées. ».

(85) H. Velge, La loi du 23 décembre 1946, Le conseil d'Etat 1947, bl. 12.

(86) Bulletin n° 41 van het Internationaal Maritiem Comité, 20.

(87) Zie het verslag dezer Conferentie door M. Paul de Rousiers, Dor 7, 34.

(88) Dor 16, 700; idem 18, 757.

(89) Comité maritime international, Bulletin n° 85, Conférence d'Amsterdam, août 1927, zitting 3 augustus 1927, bl. 560.

(90) Ibidem, bl. 570.

(91) Comité maritime international, bulletin n° 85. Tableau synoptique.

(92) Loc. cit., Zitting van de Conferentie van Amsterdam, d.d. 4 augustus 1927, bl. 592-593.

(93) Ibidem, bl. 142.

(94) Loc. cit. Conférence d'Amsterdam, séance du 3 août 1927, p. 528 et 529.

(95) Ibidem, bl. XII.

(96) Comité maritime international bulletin n° 85, Conférence Amsterdam 1927, bl. 597; Vgl. Conférence d'Amsterdam du comité maritime international, 1-4 août 1927, par Jacques Marchegay, Dor 16, 51.

(97) Comité maritime international, conférence de Madrid, rapports préliminaires 1955, bl. 184 tot 198.

(98) Comité maritime international, conférence de Madrid, rapports préliminaires 1955, p. 203.

(99) Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires, Révision 1951, Brochure n° 151, Chambre de commerce internationale Paris, Résolution adoptée par le XIII^e congrès de la C.C.I. (Lisbonne, 11-16 juin 1951).

(100) Rapport de M. Sauvage à la conférence d'Amsterdam, loc. cit. p. 30 et 38.

(101) Loc. cit., blz. 207 en 208.

(102) Ibidem, bl. 203 en 204.

(103) Vgl. de verklaring van de heer Bagge, raadsheer in het Hof van beroep te Stockholm, afgevaardigde van Zweden ter Conferentie van Brussel, Conférence internationale de droit maritime de Bruxelles, réunion de la sous-commission, procès-verbaux des séances du 6-9 octobre 1923, séance du 6 octobre, p. 36.

(104) Association française de droit maritime, séance du 20 janvier 1927; Dor 15, 953 en 954.

(105) Vgl. Georges Ripert, Droit maritime 1952, boekd. II, n° 1471.

(106) Vgl. Verslag van de heer Francis Sauvage, Comité maritime international, bulletin n° 85, Conférence d'Amsterdam, bl. 29.

(107) Verslag van de heer Constant Smeesters ter Conferentie van Amsterdam, loc. cit. bl. 141 en 142.

Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad"

RECHTSPRAAK

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer. — 24 november 1955.

Voorzitter : M. Sohier.

Raadsheer-Verslaggever : M. Daubresse.

Procureur-Generaal : Mr Hayoit de Termicourt.

Advocaten : Mrs Van Rijn en della Faille d'Huyse.

Beslag op schepen. — Vervreemding van een in beslag genomen vaartuig. — De in artikel 7 van de Wet van 4 september 1908 bepaalde nietigheid kan niet worden ingeroepen door een gewoon schuldeiser, te wiens behoeve geen beslag is ingeschreven.

Artikel 7 van Hoofdstuk I van de wet van 4 september 1908 betreffende het beslag op schepen bepaalt weliswaar dat te rekenen van de dag van de inschrijving van het beslag de eigenaar van het in beslag genomen vaartuig dit niet meer kan vervreemden of hypothekeken, op straffe van nietigheid en zonder dat het nodig is deze te doen uitspreken.

Naar luid van artikel 8 van hetzelfde hoofdstuk bekomt de aldus gedane vervreemding evenwel haar uitvoering indien de verkrijger vóór de voor de toewijzing gestelde dag voldoende gelden consigneert tot kwijting in hoofdsom en toebehoren van de eisbare sommen, welke verschuldigd zijn aan de ingeschreven schuldeisers, alsook aan de beslagleggers, die hun inbeslagneming hebben doen inschrijven.

Uit die met elkaar in verband gebrachte wetsbepalingen dient te worden afgeleid dat de schuldeisers, in wier belang de nietigheid is bepaald, de in artikel 8 vermelde schuldeisers zijn.

Onder deze schuldeisers zijn niet begrepen de gewone schuldeisers, ten behoeve van wie geen beslag is ingeschreven of een beslag niet meer geldig is ingeschreven ten dage van de vervreemding van het in beslag genomen vaartuig.

N.V. Standard American Petroleum Cy (Esso Standard Belgium) t/ Herbeto Arthur en Seerden Pierre.

Gelet op het bestreden arrest, op 8 juli 1953 door het Hof van beroep te Luik gewezen ;

Gelet op het eerste middel, schending van de artikelen 7, 8 en 9 van de wet van 4 september 1908, op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart,

doordat het bestreden arrest, ofschoon vaststellend dat op het tijdstip van de besproken verkoop van 19 februari 1942 en van de inschrijving ervan, het beslag tot bewaring, dat op 12 februari 1940 door aanlegster in verbreking zelf gelegd werd, nog geldig was, maar dat het op 1 februari 1940 door eerste verweerder gelegd beslag tot bewaring vervallen was, dat laatstgenoemde mitsdien ten tijde van de verkoop een gewone schuldeiser was, desniettemin die verkoop vernietigt om reden dat het bij voormeld artikel 7 gesteld verbod de zaak te vervreemden na de inschrijving van een beslag, « een algemene draagwijdte heeft en dienvolgens toepasselijk is op alle schuldeisers van de beslagen schuldenaar », dan wanneer het beslag tot bewaring dat het bestreden arrest in aanmerking neemt, zoals aanlegster

vóór de rechter over de grond betoogde, enkel de aanleggende vennootschap zelf betrof; dat in werkelijkheid de nietigheid bij artikel 7 voorzien, geen algemene draagwijdte heeft en niet toepasselijk is op alle schuldeisers van de beslagen schuldenaar, vermits artikel 8 van de wet van 4 september 1908 artikel 7 van deze wet verzacht door de vervreemding, welke plaats had in weerwil van de inschrijvingen na beslag, te handhaven wanneer de verkrijger de som consigneert welke volstaat tot het voldoen van de geldig ingeschreven schuldeisers ; dat aangezien eerste verweerder geen gewone schuldeiser was die niet ingeschreven was op het tijdstip van de litigieuze verkoop en van de inschrijving ervan in het register te Antwerpen, hij tegen aanlegster de nietigheid ingevoerd bij voormeld artikel 7, niet vermocht in te roepen, welke nietigheid betrekkelijk is en alleen ten behoeve van de ingeschreven schuldeisers ingevoerd werd,

doordat het bestreden arrest, door de litigieuze verkoop te vernietigen en door dienvolgens het beslag, op 8 oktober 1942 door eerste verweerder gelegd, geldig te verklaren, mitsdien de in het middel aangeduide wetsbelangen geschonden heeft :

Over de grond van niet-ontvankelijkheid, door verweerder afgeleid uit de nieuwigheid van het middel :

Overwegende dat verweerder Herbeto, in de door hem vóór de rechter in hoger beroep genomen conclusies, doen gelden heeft « dat de nietigheid, voorzien door artikel 7 van de wet van 4 september 1908, een radicale en volstreckte nietigheid is, waardoor het in beslag genomen schip onbeschikbaar wordt zolang een inschrijving van beslag bestaat of blijft bestaan; dat die nietigheid mag ingeroepen worden door elke belanghebbende persoon, ingeschreven of niet » ;

Overwegende dat, ter bestrijding van deze stelling, aanlegster bij conclusies betoogd heeft « dat het volstaat de wettekst te herlezen, en inzonderheid artikelen 7, 8 en 9 van de wet van 4 september 1908, om overtuigd te wezen van de zwakheid van de rechtskundige argumentatie van Herbeto ; dat in werkelijkheid artikel 8 van de wet van 4 september 1908 artikel 7 van deze wet verzacht door de vervreemding, welke geschiedde in weerwil van de inschrijvingen van beslag, te handhaven, wanneer de verkrijger de som consigneert welke volstaat tot het voldoen van de geldig ingeschreven schuldeisers die ingeschreven waren vóór de dag, door hen vastgesteld voor de toewijzing » ;

Waaruit volgt dat het middel vóór de rechter over de grond opgeworpen werd en mitsdien niet nieuw is ; dat de grond van niet-ontvankelijkheid niet kan aangenomen worden ;

Over het middel :

Overwegende dat artikel 7 van hoofdstuk I van de wet van 4 september 1908 weliswaar bepaalt dat, te rekenen van de dag van de inschrijving van het beslag, de eigenaar van het in beslag genomen vaartuig het niet meer kan vervreemden of hypothekeken, op straffe van nietigheid, en zonder dat het nodig zij deze te doen uitspreken ;

Doch dat, naar luid van artikel 8 van hetzelfde hoofdstuk, de aldus gedane vervreemding evenwel haar uitvoering bekomt indien de verkrijger, vóór de dag gesteld voor de toewijzing, genoegzame gelden onder recht tot kwijting in hoofdsom en toebehoren van de eisbare sommen verschuldigd aan de ingeschreven

schuldeisers, alsook aan de beslagleggers die hun inbeslagname deden inschrijven;

Overwegende dat uit die wetsbepalingen met elkaar in verband gebracht, dient te worden afgeleid dat de schuldeisers, in wier belang de nietigheid ingevoerd werd, de in artikel 8 vermelde schuldeisers zijn;

Dat onder deze schuldeisers niet begrepen zijn de gewone schuldeisers te behoeve van wie geen beslag in ingeschreven of een beslag niet meer geldig ingeschreven is ten dage van de vervreemding van het in beslag genomen vaartuig;

Overwegende derhalve dat, waar het beslist dat artikel 7 van hoofdstuk I van de wet van 4 september 1908 «een algemene draagwijze heeft en dienvolgens toepasselijk is op alle schuldeisers van de beslagen schuldenaar», en waar het hieruit afleidt dat de bij dit artikel ingevoerde nietigheid mocht ingeroepen worden door eerste aanlegger, «gewone schuldeiser van Seerden (de verkoper) op het tijdstip van de verkoop», het bestreden arrest de wetsbepalingen, in het middel aangeduid, geschonden heeft;

Dat het middel gegrond is;

Om die redenen,

En zonder dat er grond is tot onderzoek van het tweede middel,

Verbreekt het bestreden arrest;

Beveelt dat melding van onderhavig arrest zal gemaakt worden op de kant van de vernietigde beslissing;

Veroordeelt verweerder Herbeto tot de kosten van het geding in verbreking;

Verwijst de zaak naar het Hof van beroep te Brussel.

RAAD VAN STATE

4e Kamer. — 19 juli 1956.

Zetel: MM. Vranckx, voorzitter-verslaggever,
Mast en Buch.

Auditoraat: M. Smolders.

Advocaten: Mrs Fayat en Schöller.

1. Gemeenten. — Begroting en comptabiliteit. — Uitgaven. — Uittrekking van ambtswege op de begroting (1, 2 en 4).
2. Rechtspleging. — Verzoekschrift. — Belang. — Algemeenheden (1).
3. Erediensten. — Kerkfabrieken. — Begroting (2).
4. Erediensten. — Kerkfabrieken. — Bevoegdheid (3).
5. Administratieve akten. — Geldigheid. — Bevoegdheid. — Aard van de toegekende bevoegdheden (3).

1. De gemeente heeft er belang bij de vernietiging te vorderen van het koninklijk besluit dat het beroep afwijst dat zij heeft ingesteld tegen de beslissing der bestendige deputatie waarbij een uitgave ambtshalve op haar begroting wordt uitgetrokken.
2. Waar artikel 4 van de wet van 4 maart 1870 bepaalt dat, in geval van bezwaar vanwege de betrokken besturen tegen de beslissing waarbij de bestendige deputatie haar recht van goedkeuring uitoefent ten opzichte van de begroting der kerkfabriek, uitspraak wordt gedaan bij gemotiveerd koninklijk besluit, bedoelt dit artikel de «betrokken besturen» de kerkfabrieken, en niet de gemeente.

Het definitief karakter dat de begroting der kerkfabriek krachtens de goedkeuring door de bestendige deputatie heeft verkregen, is derhalve geen beletsel voor het recht der gemeente, de beslissingen te be-

strijden die tot uitwerking hebben ambtshalve op haar eigen begroting, als verplichte uitgaven, sommen in te schrijven die bestemd zijn om te voorzien in de ontoereikendheid der geldmiddelen van de kerkfabriek.

3. De kerkfabriek blijft binnen de perken van haar wettelijke opdracht wanneer zij de voor de waardige uitoefening van de eredienst vereiste kerkgebouwen opricht.

Het koninklijk besluit van 16 augustus 1824 heeft haar die bevoegdheid niet ontnomen.

4. Doch de geldelijke tussenkomst van de gemeente in het optrekken van een gebouw voor de katholieke eredienst is slechts een facultatieve uitgave en valt derhalve niet onder toepassing van artikel 131 van de gemeentewet.

Gemeente Hoboken t/ Belgische Staat (Minister van Binnenlandse Zaken).

Gezien het verzoekschrift d.d. 25 november 1953, ingediend door het college van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Hoboken, daartoe gemachtigd door de gemeenteraad bij beslissing d.d. 30 september 1953;

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst d.d. 29 maart 1954;

Gelet op het bevel d.d. 6 april 1954 waarbij in de aanvraag tot tussenkomst van het Kerkfabriek van de parochie der H. Familie, te Hoboken, wordt ingewilligd;

Overwegende dat het beroep strekt tot vernietiging van het koninklijk besluit van 25 augustus 1953, houdende afwijzing van het beroep tegen de beslissing d.d. 20 februari 1953, waarbij de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen beslist dat in de buitengewone begroting 1953 van de gemeente Hoboken en krediet van 2 miljoen 500.000 frank voor het bouwen van een nieuwe kerk ambtshalve dient te worden ingeschreven; dat dit koninklijk besluit in het Belgisch Staatsblad van 26 september 1953 werd bekendgemaakt;

Overwegende dat de gemeentebegroting van Hoboken voor het dienstjaar 1953 op 20 februari 1953 door de bestendige deputatie van de provincieraad werd goedgekeurd, doch met inschrijving ambtshalve in de buitengewone begroting van een krediet van 2 miljoen 500.000 frank als aanvulling van het tekort in de begroting van de kerkfabriek van de parochie van de H. Familie te Hoboken voor de bouw van een nieuwe kerk; dat het beroep van de gemeente tegen die beslissing van de bestendige deputatie door het bestreden koninklijk besluit werd afgewezen; dat dit besluit steunt op de considerans: «... dat de gemeenteen krachtens de bepalingen van de artikelen 37 en 92 van het decreet van 30 december 1809 en artikel 131, 9° van de gemeentewet, wettelijk verplicht zijn te voorzien in de ontoereikendheid der middelen van de kerkfabriek met het oog op het onderhoud, het herstel en het wederopbouwen der kerken; dat op hen dezelfde verplichting rust met het oog op het bouwen van een nieuwe kerk, verrichting die overeenkomstig een vaststaande rechtspraak met het volledig wederopbouwen dient gelijkgesteld; ...dat bovendien de oprichting van de H. Familieparochie is doorgevoerd overeenkomstig de op dat ogenblik ter zake geldende wettelijke en reglementaire voorschriften en dat het besluit, houdende oprichting van betrokken parochie, sindsdien bij besluit van de Regent d.d. 14 februari 1946 werd gevalideerd»;

Overwegende dat de tegenpartij en de tussenkomende partij inroepen dat verzoekster geen belang heeft bij

de vernietiging van het bestreden koninklijk besluit omdat het verzoek niet strekt tot nietigverklaring van de beslissing van de bestendige deputatie van 20 februari 1953; dat volgens hen uit dit verzuim zou volgen dat, in geval van vernietiging van het bestreden koninklijk besluit, de beslissing van de bestendige deputatie zou blijven voortbestaan;

Overwegende dat het beroep, door een gemeente ingesteld bij de Raad van State tegen een beslissing van de bestendige deputatie waarbij ambtshalve op haar begroting een verplichte uitgave wordt uitgetrokken, niet ontvankelijk zou zijn, daar krachtens het tweede lid van artikel 133 der gemeentewet een beroep bij de Koning voor haar openstaat; dat de vernietiging door de Raad van State van het bestreden koninklijk besluit als gevolg zou hebben dat de Koning wordt geacht geen uitspraak te hebben gedaan over het beroep bij hem ingesteld zodat hij opnieuw over het bij hem ingesteld beroep zal moeten beslissen;

Overwegende dat de tegenpartij en de tussenkomende partij inroepen dat de gemeenteraad ter gelegenheid van de goedkeuring door de bestendige deputatie van de begroting van de kerkfabriek geen gebruik heeft gemaakt van het hem bij de wet van 4 maart 1870 toegekend recht van beroep en dat derhalve de begroting der kerkfabriek zoals zij door de bestendige deputatie is goedgekeurd, definitief is geworden;

Overwegende dat krachtens artikel 3 van de wet van 4 maart 1870 op de temporaliën de begroting der kerkfabriek dient te worden onderworpen aan de goedkeuring van de bestendige deputatie; dat artikel 4 van die wet bepaalt dat, in geval van bezwaar, hetzij vanwege de bisschop of de gouverneur, hetzij vanwege de betrokken besturen, uitspraak wordt gedaan bij gemotiveerd koninklijk besluit; dat echter de betrokken besturen, waarvan in dit artikel sprake is, de kerkfabrieken zijn en niet de gemeente die betreffende de begroting der kerkfabriek enkel een advies uitbrengt; dat anderdeels de goedkeuring door de bestendige deputatie geen gevolg heeft betreffende het beschikbaar stellen van kredieten op de gemeentebegroting en de gemeente steeds blijft beschikken over het voor haar door het tweede lid van artikel 133 der gemeentewet opengesteld beroep om de beslissingen, waarbij de bestendige deputatie ambtshalve in de gemeentebegroting een krediet inschrijft, te bestrijden,

Overwegende dat de verzoekende partij inroept :

1° dat zij niet kan worden verplicht het tekort te dekken dat voor de kerkfabriek voortspruit uit de opbouw van een nieuwe kerk, omdat de kerkfabriek wettelijk niet bevoegd is een nieuwe kerk op te bouwen; dat zij dit middel steunt op de volgende overwegingen :

a) dat de wetgeving die op de eredienst toepasselijk is, steunt op het algemeen beginsel dat de kerken, opgericht ten behoeve van het publiek, onvervreemdbaar en onverjaarbaar zijn en dus tot het openbaar domein behoren; dat de kerken eigendom zijn van de gemeenten en het ook de gemeenten zijn die kerken mogen bouwen; dat dit eigendomsrecht voortspruit uit de wetten van 5 augustus 1791, artikel 2, en van 24 augustus 1793, artikel 91, en de adviezen d.d. 3 nivôse en 2 pluviôse, jaar XIII, van de Conseil d'Etat;

b) dat de kerkfabrieken wettelijk werden belast met de zending, te zorgen voor het onderhoud en het behoud van de kerken, die hun waren toevertrouwd; dat de wet van 18 germinal, jaar X, en in het bijzonder artikel 76 van die wet, evenals het decreet van 30 december 1809 en het konink-

lijk besluit van 16 augustus 1824, de bevoegdheid van de kerkfabrieken, wat betreft de kerkgebouwen, tot die zending hebben beperkt; dat die mening door de rechtspraak werd gehuldigd, en namelijk in het arrest d.d. 3 februari 1883 van het Hof van beroep te Gent, dat het arrest d.d. 7 april 1881 van het Hof van cassatie heeft toegepast;

2° dat, moest zelfs worden aangenomen dat de kerkfabriek het recht heeft een kerk te bouwen, de gemeente niet tot tussenkomst zou kunnen worden verplicht, daar volgens artikel 92 van het decreet van 30 december 1809 de verplichte tussenkomst van de gemeente is beperkt tot het dekken van de kosten van grove herstellingen en volgens artikel 37 van dit decreet tot de onderhoudskosten van de kerk;

Overwegende dat de tegenpartij en de tussenkomende partij voorhouden dat het eigendomsrecht van de gemeente, dat voortspruit uit artikel 2 van het decreet van 5 augustus 1791, uit artikel 91 van het decreet van 24 augustus 1793 en uit de adviezen van de Conseil d'Etat van 3 nivôse en 2 pluviôse, jaar XIII, slechts geldt voor de genationaliseerde kerkgebouwen die terug ter beschikking van de bisschoppen werden gesteld in uitvoering van artikel 75 der wet van 18 germinal, jaar X; dat zij echter laten gelden dat de kerkgebouwen, die verkregen of gebouwd werden na de wederinrichting van de eredienst door Napoleon, toebehoren aan de personen, besturen of instellingen die ze hebben verkregen of ze hebben opgebouwd; dat, wat betreft de bevoegdheid der kerkfabrieken om een nieuwe kerk te bouwen, de tegenpartij en de tussenkomende partij, steunend op een advies d.d. 13 juni 1923 van het bestendig comité van de Raad voor Wetgeving, dat bij de memorie van antwoord is gevoegd, laten gelden :

1° dat de wetgeving op de eredienst moet worden beschouwd in haar geheel, en volgens de geest waarin ze werd opgevat;

2° dat de algemene zending van de kerkfabrieken is bepaald in artikel 1 van het decreet van 30 december 1809, volgens welk zij als opdracht hebben de uitoefening van de eredienst te verzekeren en dat niets noodzakelijker is voor de uitoefening van de eredienst dan het kerkgebouw;

3° dat artikel 37 van dit decreet de lasten opsomt van de kerkfabriek; dat deze opsomming niet limitatief is; dat weliswaar artikel 37, 4°, niet de opbouw, maar de wederopbouw van de kerkgebouwen vermeldt, maar dat de betekenis van het woord wederopbouw zowel de volledige als de gedeeltelijke wederopbouw omvat en dat wie bevoegd is om weder op te bouwen, ook bevoegd is om te bouwen;

4° dat het koninklijk besluit van 16 augustus 1824 de kerkfabrieken niet verbiedt kerken te bouwen, maar enkel vaststelt dat zulks enkel kan gebeuren met verlof van de Koning;

5° dat, krachtens artikel 2 van het decreet van 5 mei 1806 op de huisvesting van de bedienaars van de protestantse eredienst en op het onderhoud der tempels, de protestantse kerkbesturen de bevoegdheid genieten tempels te bouwen en de kosten ervan ten laste van de gemeenten worden gelegd, wanneer de noodzakelijkheid van bijstand is bewezen; dat bij dit decreet de protestantse eredienst met de katholieke eredienst werd gelijkgesteld en aldus aan de protestantse kerkbesturen evenals aan de kerkfabrieken het recht werd toegekend kerken te bouwen en van de gemeenten de betaling van de kosten hiervan te vorderen;

Overwegende dat het ter zake niet dienend is na te

gaan of de kerken, voor de eredienst bestemd, al dan niet tot het openbaar domein behoren; dat inderdaad, zelfs wanneer die kerken na hun opbouw in het openbaar domein zouden vallen, zulks niet zou beletten dat zij, met naleving van de vereiste vormen en het vereiste verlotf zouden kunnen worden opgebouwd; dat ter zake enkel dient te worden nagegaan of de kerkfabrieken het recht hebben een kerk te bouwen en of, zo zij daartoe bevoegd mochten zijn, de gemeente kan verplicht worden tussen te komen voor het dekken van de daartoe vereiste uitgaven;

Overwegende dat de kerkfabrieken openbare instellingen zijn en de bevoegdheid hebben, die hun toekomt op grond van de wetgeving die haar beheerst; dat artikel 63 van het decreet van 30 december 1809 voorschrijft dat de in dit artikel opgesomde inkomsten zullen worden aangewend op de wijze vastgesteld door het op 21 december 1808 goedgekeurde advies van de Conseil d'Etat; dat luidens dit advies de penningen, voortkomende van giften of legaten waarvan de schenker de bestemming niet heeft bepaald, de terugbetalingen van renten, de prijs van verkopen of de opleg bij ruilingen, de inkomsten die overblijven na vereffening van de gewone lasten kunnen worden aangewend, met het vereiste verlotf, voor de verkrijging van een onroerend goed of van een om het even welk goed; dat het kerkfabriek, dat krachtens artikel 1 van dit decreet de uitoefening van de eredienst moet verzekeren, binnen de perken blijft van zijn wettelijke opdracht wanneer zij de voor de waardige uitoefening van de eredienst vereiste kerkgebouwen opricht;

Overwegende dat de verzoekende partij het besluit van 16 augustus 1824 inroept om te doen aannemen dat de kerkfabriekraden buiten hunne bevoegdheid zouden treden wanneer zij tot het bouwen van een nieuwe kerk zouden beslissen; dat zij weliswaar terecht laat gelden dat dit besluit ertoe strekt misbruiken van de kerkfabrieken te bestrijden, maar dat artikel 2 van dit besluit geen ander doel heeft dan in zijn eerste lid de werken (waaronder het bouwen van een nieuwe kerk) aan te wijzen die niet mogen worden uitgevoerd zonder voorafgaande toelating, in tegenstelling met de werken van onderhoud voor het behoud van de kerk die zonder voorafgaande toelating mogen geschieden;

Overwegende dat, wat de verplichte tussenkomst van de gemeenten in de opbouw van een nieuwe kerk door een kerkfabriek betreft, artikel 2 van het decreet van 5 mei 1806 op de huisvesting van de bedienaars van de protestantse eredienst en op het onderhoud der tempels niet dienstig kan worden ingeroepen; dat, in strijd met de bewering van de tussenkomende partij, het decreet van 5 mei 1806 geenszins tot doel had een gelijkheid van de protestantse eredienst met de katholieke eredienst te bewerkstelligen; dat gedurende die periode in de wetgeving geen sprake was van de gelijkheid van erediensten; dat elke eredienst zijn eigen regime had zowel wat betreft de tussenkomst van de Staat in de benoeming van de bedienaars van de erediensten, de betrekkingen van deze bedienaars met vreemde overheden, het onderwijs dat zij dienden te volgen, de vaststelling hunner wedde en pensioenen, als wat betreft de gebouwen die ter beschikking van de kerkelijke overheden werden gesteld; dat de wet van 18 germinal, jaar X, bepaalde, dat van de genationaliseerde voor de katholieke eredienst bestemde gebouwen, er een per parochie en per bijparochie ter beschikking zou worden gesteld van de bisschoppen (artikel 75) en dat in de parochies waar geen gebouw beschikbaar was, de bisschop en de prefect dienden overeen te komen voor de aanduiding van een passend gebouw (artikel 77); dat zulke regeling ten opzichte

van de protestantse eredienst onmogelijk was door krachtens het edict van 1685 de protestantse tempels dienden te worden afgebroken en de uitoefening van de protestantse eredienst tot aan de Franse revolutie niet was toegelaten; dat artikel 2 van het decreet van 5 mei 1806 daarom de gemeenten tot tussenkomst in de opbouw van nieuwe tempels verplichtte met die beperking dat de verplichting voor de gemeenten alleen zou bestaan in die plaatsen waar zulks noodzakelijk bleek;

Overwegende dat de verplichtingen van de gemeente ten opzichte van de kerkfabrieken werden vastgelegd door het decreet van 30 december 1809;

Overwegende dat er voor de gemeenten ten opzichte van de kerkgebouwen geen andere verplichte uitgaven zijn dan degene die worden geveerd voor de lasten opgesomd in artikel 92 van dit decreet, onverminderd de toepassing van de artikelen 46 en 49 van hetzelfde decreet; dat, wat de kerkgebouwen betreft, artikel 92, 3° de tussenkomst oplegt voor de grove herstellingen; dat in deze herstellingen, zoals ze worden bepaald door artikel 606 van het burgerlijk wetboek luidens hetwelk grove herstellingen de herstellingen zijn van de zware muren en de gewelven, de vernieuwing van de balken en de gehele daken, en de herstellingen van de dijken en van de steun- en afsluitingsmuur ook in hun geheel; dat artikel 92, 1° van het decreet van 30 december 1809 aan de gemeenten de tussenkomst oplegt wat betreft de lasten van de kerkfabrieken opgesomd in artikel 37; dat artikel 37, 4° ten laste legt van de kerkfabriek de «réparations et reconstructions ainsique le tout est réglé au § 3; dat deze bepaling zowel de pastories als de kerkgebouwen betreft; dat in ieder geval de draagkracht van deze bepaling moet worden nagegaan in de artikelen 41, 42, 43 en 44 die § 3 van sectie II van hoofdstuk II van het decreet uitmaken; dat artikel 44, dat enkel de pastories betreft, spreekt van huurherstellingen en van beschadigingen; dat de artikelen 41, 42 en 43, die toepasselijk zijn op de kerkgebouwen, alleen van herstellingen gewagen; dat uit de term «reconstruction», die in artikel 37, 4° voorkomt, aldus niet kan worden afgeleid dat ook de opbouw van een nieuwe kerk behoort tot de algemene lasten van de kerkfabriek die in artikel 37 worden opgesomd;

Overwegende dat de geldelijke tussenkomst van een gemeente in de opbouw van een kerkgebouw een facultatieve uitgave is; dat derhalve deze uitgave niet valt onder toepassing van artikel 131 van de gemeentewet;

Overwegende dat het bestreden koninklijk besluit strijdig is met de artikelen 131 en 133 van de gemeentewet, en met de artikelen 37, 4° en 92 1° en 3° van het decreet van 30 december 1809,

Besluit :

Artikel 1.

Het koninklijk besluit van 29 augustus 1953 is vernietigd.

Artikel 2.

Dit arrest zal bij uittreksel op dezelfde wijze als het vernietigde koninklijk besluit worden bekendgemaakt.

Artikel 3.

De betaling van het recht van 1.150 frank, ten titel van kosten, valt ten laste van de Staat (ministerie van Binnenlandse Zaken) tot een beloop van 750 frank en ten laste van de tussenkomende partij tot een beloop van 400 frank.

BALIELEVEN

DE VLAAMSE CONFERENTIE TE ANTWERPEN OP BOOTTOCHT

Op zaterdag, 22 september, hield de Vlaamse Conferentie van Antwerpen haar eerste plenum-vergadering op de Schelde, onder de leiding van de nieuwe voorzitter, Mr Bruno Wuyts. Nooit zagen we op een beperkte ruimte als boven- en benedendek van de Flandria, zoveel advocaten bijeen. Talrijke dames waren meegekomen, die zonnige namiddag van een late zomer...

De tocht ging naar Bornem en Temse. De dames en heren stapten aan wal om een grote wandeling te ondernemen naar het kasteel van het aloude geslacht Marnix van Sint Aldegonde. Terwijl onderweg een baankoers zonder noemenswaardige incidenten verliep, werd het einddoel bereikt door de moedige wandelaars. Ter plaatse werden de heer Stafhouder, Mr N. Biltris, die er aan gehouden had ons allen te vergezellen, en de voorzitter, begroet door meneer de Graaf. Hij had de velokoers op zijn gronden doorgelaten, en meteen de Vlaamse Conferentie tot binnen de wallen van zijn kasteel gedoopt.

Wij mochten extra muros alles zien, zei de oude graaf en hij trok zich terug in de burcht. Daarmee eindigde de receptie, en dan begon de terugtocht, niet der tienduizend, naar de (verre) zee, maar der honderd naar de Schelde. Vele toeristen weten nu, dat niets zo hartversterkend is als een flinke wandeling. Te Temse werd even halt gehouden, alvorens in te schepen. Wij waren getuigen van ingewikkelde manoeuvres vóór en onder de brug.

In een beste stemming werd door de gastheer aan de hongerige gasten, een keur van sterke dranken geschonken, zodat na korte tijd het optimisme heerste van stuur- tot bakboordzijde. De voorzitter sprak een hartelijk woordje en Meester Wittemans oogstte het traditioneel oorverdovend applaus met zijn kritisch commentaar op de evenementen van de dag. Uiteindelijk legden we aan, vermoeid en voldaan, aan de rede van Antwerpen, en zeiden elkander tot weerziens. Het was laat geworden, en overal flikkerden de neonlichten.

MEDEDELINGEN

PLAATSGBREK

Tengevolge van het uitgebreid hoofdartikel van tegenwoordig nummer zien wij ons verplicht verschillende rubrieken naar een volgend nummer te verschuiven.

TIJDSCHRIFTEN

Arresten en Adviezen van de Raad van State, april-mei 1956 :

Rechtspraak.

Advocatenblad, n° 6, 15 september 1956 :

Prof. Mr B. H. D. Hermesdorf : De advocatuur in de Reinaert. — Mr N. P. C. M. Moens : Nogmaals waardevermindering van auto's ondanks volledig herstel. — Mr A. R. Bloembergen : De plechtige sluitingszitting van « De Jonge Balie bij den Hoogen Raad der Nederlanden » op 16 juni 1956.

Nederlands Juristenblad, afl. 32, 22 september 1956 :

Prof. Mr R. D. Kolléwijn : De achtste zitting van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht. — Prof. Mr C. W. van der Pot : Prof. Mr. W. G. Vegting. — Prof. Mr Dr G. van den Bergh : Initiatiefvoorstellen tot herziening van de Grondwet. — Prof. Mr J. M. van Bemmelen : Vergadering van « het Genootschap tot Reclassering ». — M. J. G. Th. Van Empel : Nogmaals : De adoptiewet.

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-amt en Registratie, n° 4459, 22 september 1956 :

Mr J. M. Polak : Een model-regeling voor het deelgenootschap. — Mr W. M. Peletier : De wet op het notarisambt in de Canadese provincie Quebec.

Journal des Tribunaux, n° 4118, 23 september 1956 :

R. Hayoit de Termincourt : Un aspect du droit de défense. — Jurisprudence.

Journal des Tribunaux d'Outre-Mer, n° 75, 15 septembre 1956 :

L. Dewaersegger : Les fonctions et la mission de l'officier du ministère public au Congo belge. — Jurisprudence.

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het Rechtskundig "Weekblad"