

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Versijnt elke zondag

Abonnementsprijs : 500 F per jaar

Postcheckrekening nr. 3185.22

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

Aansprakelijkheidsbeperking der eigenaars en exploitanten van konventionele en kernenergetische schepen

Rede uitgesproken door de Heer Eugène BONTE, Advocaat-generaal
bij het Hof van Beroep te Gent, op de plechtige openingszitting van het Hof
op 2 September 1963

1. In een rechtsgebied dat heden ten dage vier belangrijke havens telt waaronder Gent, dat samen met Brugge — het Middeleeuws Venetië van het Noorden — in het historisch verleden van onze gewesten een zo hoofdzakelijke rol vervulde in de voorspoedige Europese zeehandel, zal de keuze van het onderwerp dat ik de eer heb heden voor uw plechtige vergadering te mogen behandelen, wellicht geen verwondering baren. Te meer daar thans, onder de impuls van een reusachtige industrialisering, in de zetelplaats van uw Hof, de haven en het kanaal van Terneuzen welke onder de regering van Willem I, Koning der Nederlanden, aangelegd werden, een uitbouw met infrastructuurwerken ondergaan die, volgens de actuele economische vooruitzichten, hun bedrijvigheid tot ongekende hoogten zal opvoeren.

Immers, door haar ligging en uitrusting als los- en laadhaven van goederen, herkomstig uit overzeese gebieden of uit een wijdgespreid industrieel « hinterland » met nog enorme expansiemogelijkheden of bestemd voor binnen- of buitenlandse afnemers, wordt de Gentse zeehaven een waardevolle, zoniet een onmisbare schakel, in de wereld-goederenbeweging. Aldus verwerft de haven van Gent in het totaalbeeld van het Europa van morgen een plaats die steunt op een groots verleden en een beloftevolle toekomst.

Echter, de moderne verwezenlijking van deze rechtstreekse uitweg naar de zee, eeuwenoude betrachtting van het Gentse stadsmagistraat, zal zeker terzelfdertijd aanleiding geven tot een grote beoefening van het zeerecht daar, ingevolge het complex karakter van de zeehandel, talloze geschillen zullen rijzen, die met het maritiem recht verband zullen houden.

Op grond van deze overwegingen zocht ik mijn onderwerp in een der belangrijke vraagstukken van het maritiem recht dat tevens aanknopingspunten heeft met een der dominanten van onze eeuw : de aanwending van de kernenergie tot vreedzame doeleinden.

2. Bij de opening der eerste conferentie van het

« Internationaal Maritiem Comité », te Liverpool, in 1905, verklaarde de heer Beirnaert : « l'Océan ne doit connaître qu'une seule et même loi applicable à tous, sous toutes les latitudes » (1).

Het zeerecht wordt inderdaad gekenmerkt door zijn wezensbestanddelen : het particularisme, oorspronkelijkheid en universaliteit.

3. Het is in de eerste plaats een *beroepsrecht* : het recht van een milieu met regelen verschillend van deze ten lande (2). Om de bijzondere behoeften van dit zee-milieu te voldoen, werden door de praktijk eigengeaarde instellingen en technieken gesmeed, welke beantwoorden aan de juridische betrekkingen die uitsluitend en onafscheidbaar met de zeehandel samenhangen (3).

Terecht bevestigde Ripert dat de oorspronkelijkheid van het zeerecht zo groot is dat het ten overstaan van alle andere takken van het Recht alsmede van zijn eenheid in de verscheiden domeinen, een eigen zelfstandigheid verworven heeft (4).

Dit particularisme van het zeerecht, voor de eerste maal in het licht gesteld door de rechtgeleerde Pardessus (5), is, volgens Michel de Juglart, een rechtstreeks gevolg van de onafhankelijkheid van de zeevaart, zowel ten overstaan van het land, vermits de zeereis meestal over de hoge zee gaat, als ten overstaan van het landvermogen, vermits het abandon gedurende lange tijd de scheepsreder toeliet zijn aansprakelijkheid te beperken tot een zeevermogen. Vervolgens, komt het eveneens tot uiting in de verbondenheid in het leven groepen eensdeels tussen de bevrachters en de reders en anderdeels tussen de schepen zelf ten overstaan der gevaren ter zee (6).

4. Trouwens, het internationaal karakter van de zeehandel legt het streven naar eenvormigheid uit van het zeerecht. Uit dit oogpunt beschouwd vertoont het

zeerecht sterke verwantschappen met het luchtvaartrecht, zowel wat betreft de gestelde juridische geschillen als hun beslechting. Alzo in Italië, waar het luchtvaartrecht samen met het zeerecht op 30 maart 1942 gecodificeerd werd onder de benaming « Codice della Navigazione », en het streven van het « Internationaal Maritiem Comité » tot oprichting van een Internationaal Hof voor Lucht- en Zeevaart (7).

Nochtans, in tegenstelling tot het zeerecht met zijn zuiver gewoonterechtelijke oorsprong, kende het luchtvaartrecht dat niet in de traditie vastgeankerd zit een buitengewoon snelle ontwikkeling en codificering. Zijn eenmaking kon dadelijk op internationaal vlak verwezenlijkt worden (8).

Het particularisme van het luchtvaartrecht is nog verschillend ingevolge de omstandigheid dat het luchtverkeer grotendeels plaats grijpt overheen het luchtdomein van soevereine staten en dienvolgens meer afhankelijk is van het land.

De trek van gebondenheid van de overlevering die kenmerkend is voor het zeerecht, was echter geen beletsel voor de aanpassing aan de nieuwe voorwaarden van het vervoer ter zee, aan de diep ingrijpende wijzigingen zowel door het materiaal als door de exploitatie ondergaan in de loop van de XIX^e eeuw. Dit kenmerk verklaart nochtans waarom sommige instellingen konden overleven niettegenstaande zij praktisch in onbruik waren geraakt. Ik denk daarbij in het bijzonder aan de bodemerij, die nog slechts theoretisch bestaat.

5. Het zeerecht kende vroeger een beperkte eenvormigheid. In de Middeleeuwen bestond de « lex maris », een goede costuyme van de zee. Deze gebruiken met betrekking tot de zeevaart werden later opgenomen in verzamelingen zoals het « Consulat de la mer » waarvan het gezag onaantastbaar was, in gans het Westelijk deel van de Middellandse zee en de « Rôles d'Oléron » die golden vanaf de kusten van de Oceaan tot op deze van de Baltische zee. Naast deze twee verzamelingen, de belangrijkste en de oudste, waren er andere met een meer plaatselijk karakter zoals de « Guidon de la mer » opgesteld in de XVI^e eeuw, te Rouen, en « Les us et coutumes d'Olonne » die dateren uit de XVII^e eeuw.

Deze teksten toegepast door bijzondere rechtscolleges vormden een soort gilde-recht voor de zeevaarders van alle landen. Geleidelijk werd dit recht verdrongen door het statutenrecht van de plaatselijke gebruiken van sommige Italiaanse en Hanzesteden. Uiteindelijk, door de codificering van het Franse zeerecht in de « Ordonnance de la marine », uitgevaardigd door Colbert in 1681 en gevolgd door een reeks andere nationale zeerechtwetboeken, werd tekort gedaan aan de algehele eenvormigheid en werd in de zeewetten een gestadig toenemende verscheidenheid teweeggebracht. Bovendien werd het particularistisch karakter van het zeerecht geschonden van zodra de wetgever het terrein van het gewoonterecht verliet om gemeenschappelijke regelen op de zeevaart toe te passen. Ontegensprekelijk echter was de invloed welke de « Ordonnantie van de Marine » nog geruime tijd als model bleef uitoefenen op andere landen, maar die geleidelijk zou teloor gaan ingevolge de sterke ontwikkeling van het nationaliteitsbewijstzijn in die landen onder economische en handelspolitieke impulsen.

Wij stellen vast dat in landen met gelijkaardige economische belangen en juridische opvattingen de eenmaking weinig moeilijkheden bood. Aldus in de Noorderlanden, alwaar, reeds in 1860, wetgevingen op het zeerecht tot stand werden gebracht die bij hun

herziening in 1939 slechts op bijzonderheden enig verschil vertoonden.

6. De aldus ontstane verscheidenheid in de wetgevingen kon niet anders dan in hoge maat de zeehandel remmen. Eenvormigheid alleen komt de werkelijke belangen en behoeften van de internationale zeevaart ten goede. Alleen zij kan de vereiste veiligheid, bestendigheid en snelheid bij de zeeverhandelingen verzekeren, omdat zij de scheepsreder en de bevrachter alsmede hun verzekeraars toelaat, bij voorbaat en met nauwkeurigheid, de risico's en de verantwoordelijkheden van de zee-expeditie te berekenen. Zoniet stellen zij zich bloot bij de wisselvalligheden van de zeereis, aan de toepassing van vreemde afwijkende en onvoorziene wetten (9).

7. Om dergelijke spijtige toestanden te verhelpen en om gedeeltelijk de vroegere onontbeerlijke eenheid te herstellen, hebben de partijen betrokken bij de zeehandel zich bij ontstentenis van wettelijke gebiedende regelen eensgezind verklaard over type-overeenkomsten met gewone bedingen. Aldus kwam op verschillend terrein, zoals voor de averij-grosse, de zeeverzekering, de vrachtovereenkomsten en de cognossementen, dank zij de lofwaardige inspanning van de « International Law Association » en meer in het bijzonder van het « Maritime Law Committee » een konventioneel recht tot stand.

Deze techniek van eenmaking vertoont echter een dubbel gebrek: ze kan enerzijds slechts toegepast worden daar waar afwijkingen op de geschreven wet toegelaten zijn en komt anderzijds ondoelmatig voor. Immers, het aannemen van eenvormige regelen hangt uitsluitend af van de gemeenschappelijke en voortdurende goede wil van de partijen. Aldus moesten, bij gebrek aan vrijwillige goedkeuring, de « Regels van Den Haag » van 1921 vanaf 1924 omgevormd worden tot een gedwongen internationale overeenkomst. Slechts van toen af aan bekrachtigden de meeste der zeevarende landen deze conventie en pasten zij hun eigenlandse wetgeving aan. Dit middel is gewis het meest praktische ter vestigen van de eenvormigheid en tot het scheppen van een internationale zeewetgeving.

8. Tot deze aanzienlijke verwezenlijking droeg het « Internationaal Maritiem Comité », opgericht te Brussel in 1897, in grote mate bij. Een welverdiende hulde wordt aan dit Comité gebracht door M. Ripert waar hij schrijft: « La Belgique a compris la première que le commerce international avait esoin d'un droit qui fut commun aux nations maritimes ».

Dank zij de werking van dit Comité werden door de Diplomatieke Conferentie te Brussel een reeks conventies opgesteld over belangrijke aangelegenheden van het zeerecht. Deze internationale conventies zijn modellen van wet met welke beschikkingen de verdragsstaten er toe uitgenodigd worden hun eigenlandse wet in overeenstemming te brengen. De eenmaking wordt aldus verwezenlijkt door overeenstemming der nationale wetgevingen en het zeerecht komt geleidelijk terug tot zijn eenvormigheid alsmede tot zijn particularisme. Immers, zoals de heer Voorzitter Lilar betoogde in zijn plechtige openingsrede ter diplomatieke conferentie te Brussel op 30 september 1959: « la loi uniforme de la mer à laquelle nous travaillons, ne doit pas être une chose abstraite, éloignée des faits, maar elle doit répondre à des besoins véritables ». Aldus zette hij de deelnemende landen ertoe aan afstand te doen van hun eigen juridische opvattingen en tot het uitwerken van helemaal nieuwe en aangepaste oplossingen die

in de praktijk van de zeevaart hun rechtvaardigingsgronden vinden. Bewust van het feit dat door deze werkwijze sommige deelnemende staten in hun nationale eigenliefde konden gegriefd worden, vervolgde hij: «dans le domaine du droit maritime, plus que dans tout autre, il faut, à certains moments reconnaître la valeur des impératifs qui s'imposent aux diverses nations et il faut pouvoir, en faisant fi de préoccupations particularistes, consentir certains sacrifices dans l'intérêt d'une législation internationale.».

Deze specificering van het recht is trouwens niet alleen eigen aan het zeerecht. Te huidigen dage tracht zij zich over nog andere takken van het burgerlijk en het handelsrecht uit te strekken (10).

9. Een der eerste vraagstukken waarmede het «Internationaal Maritiem Comité» diende af te rekenen was de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Het was bovendien een der belangrijkste en der meest kiese.

De aandacht dient gevestigd te worden op de omstandigheid dat het nagestreefde doel niet beoogde de aansprakelijkheid te regelen van hen die de beperking konden inroepen. De Overeenkomst zou de beginselen niet vastleggen van de aansprakelijkheid der eigenaars, reders of bevrachters waarvan de omvang, de aard en het bestaan zelf verder afhankelijk zouden blijven van hun nationale wetgeving. Ze zou zich beperken tot de verklaring dat wanneer zij uit hoofde van bepaalde bedrijfsschuldvorderingen tot aansprakelijkheid gehouden zijn, zij zich door een gedeeltelijke betaling van hun schuld kunnen bevrijden. Het doel van de Overeenkomst was dus enkel de aansprakelijkheid op eenvormige wijze te beperken zoals ze door ieders nationale wet wordt bepaald. Derhalve, indien door de eenparige aanvaarding van een zelfde reglementering de beoogde eenvormigheid op dat punt verwezenlijkt werd, zou de gelijkheid tussen de reders van de verschillende landen voornamst niet bereikt zijn, zolang het voornaamste punt van de aansprakelijkheid op het internationaal vlak niet wordt opgelost. Hun verplichtingen zullen verschillend blijven naar gelang hun nationaliteit.

Alleen het voordeel van een gelijkberechtiging ten opzichte van de beperking wordt hun verzekerd. De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar bestaat slechts in de mogelijkheid tot afdoening van bepaalde schulden met een gedeelte van het bedrag ervan, maar is geen instelling van een geringere schuldplichtigheid.

Het ging er uitsluitend om de scheepsreders een minimum veiligheid te waarborgen, des te meer van node, daar hun aansprakelijkheid niet overal volgens dezelfde regels was ingericht en zij niet konden voorzien onder welke buitenlandse wet zij ingevolge het territorialiteitsbeginsel zouden vallen.

Welnu, elke verzekering van de aansprakelijkheid veronderstelt de nauwkeurige omschrijving der te dekken risico's.

10. Volgens een overal erkend beginsel, — trouwens een der oudste van het zeerecht, — kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken en zich van sommige verplichtingen bevrijden. Zo moet hij ondermeer niet altijd instaan voor de gevolgen gesproken uit de handelingen of het verzuim van personen in dienst van het schip.

Het beginsel zelf van deze beperking werd nooit ernstig in twijfel getrokken, alleen de praktische verwerkelijking ervan in de vreemde zeewetgevingen was steeds sterk verschillend. Echter, de moeilijkheid om

op dit punt tot een akkoord te komen, was minder te wijten aan verschillen van technische aard dan wel aan de opvatting zelf van de juridische grondslag en de aard van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Er bestond inderdaad een scherpe tegenstelling tussen het continentaal en het Engels stelsel.

Ongetwijfeld huldigen beide het beginsel van de persoonlijke aansprakelijkheid van de reder, maar hun opvatting liep uiteen zowel nopens de aard van de schuldvorderingen tegenover dewelke de beperking mag ingeroepen worden als ten overstaan van de techniek van deze beperking.

11. Het eerste verschilpunt is van geschiedkundige oorsprong. De landen uit het Noorden waren inderdaad eertijds onderworpen aan het gezag van de «Rôles d'Oléron» en de reders ondergingen steeds een onbeperkte aansprakelijkheid. Wanneer, tijdens de volgende eeuwen, het beginsel van de beperking werd erkend, naar alle waarschijnlijkheid in Engeland niet vroeger dan in 1734 toen de scheepsverzekering reeds bestond, weigerde men echter dit voordeel uit te breiden tot de verbintenissen aangegaan door de scheepskapitein. De reder mocht zijn aansprakelijkheid slechts beperken in de gevallen van beschadiging der lading en later, vanaf 1813, ook voor schade bij aanvaring.

Integendeel, in de continentale landen, alsmede in de Verenigde Staten van Noord-Amerika en in het meerendeel der Staten van Zuid-Amerika, werd de beperking ruim toegelaten overeenkomstig de gebruiken vastgelegd in het «Consulat de la mer» en overgenomen in de Zeeverordening van 1681, voor al de verbintenissen voor dewelke de reder aansprakelijk is en welke voortspruiten uit daden van de personen in dienst van het schip, onafgezien van de omstandigheid of zij ontstaan zijn uit misdrijven, oneigenlijke misdrijven of uit overeenkomsten.

12. Het tweede verschilpunt is zeer belangrijk en ligt in het technisch procédé der verwezenlijking van de beperking.

Door de Engelse «Merchant Shipping Act» van 1894 wordt de aansprakelijkheid voor de fouten van de scheepskapitein beperkt tot een forfaitair bedrag van 8 pond per eenheid van de scheepstonnenmaat als vergoeding voor de materiële schade, en tot een bedrag van 7 pond voor de vergoeding der schade ontstaan uit lichamelijke letsels. Echter, overeenkomstig het algemeen beginsel, vervat in art. 7 van de Belgische wet van 16 december 1851, staat de eigenaar met al zijn goederen — roerende en onroerende —, zowel tegenwoordige als toekomstige, in voor de betaling van deze bedragen.

In de continentale landen integendeel, waar men, volgens de oude gebruiken, de deelneming eist van eenieder aan de risico's van de zee-expeditie, wordt nog steeds aangenomen dat de reder slechts tot beloop van zijn zeevermogen, dat het schip, het toebehoren en de vracht omvat, aansprakelijk is voor de handelingen van de personen in dienst van het schip. De eigenaar kan zich dus van sommige verbintenissen bevrijden door «abandon in natura» te doen. Zijn schuldeisers hebben geen enkel verhaal op zijn landvermogen, dat al zijn andere goederen omvat, eventueel ook zijn andere schepen. Vastgeklampt aan de traditie, waarmede opnieuw in de XIVde eeuw door het «Consulat de la mer» werd aangeknoopt, waagde iedere vennoot van deze «societas maris», ontstaan uit het zee-avontuur, en verenigd door een «commenda-overeenkomst», slechts de inbreng door hem ge-

daan: de bevrachters hun goederen, de kapitein zijn werk en de reder zijn schip. Deze vereniging van belangen, deze solidariteit, rechtvaardigde een dergelijke beperking van de aansprakelijkheid. In beginsel persoonlijk, is de aansprakelijkheid van de reder reëel in haar toepassing, vermits het vervolgingsrecht op zijn goederen, nagestreefd door de schuldeisers, wordt beperkt tot bepaalde goederen.

De praktische gevolgen van dit verschil in de techniek zijn aanzienlijk, wanneer men weet dat in het Engels forfaitair stelsel aan de schuldeisers een minimum-schadeloosstelling toegekend wordt voor elke gebeurtenis, onafgezien het lot van het schip. In het vastelandstelsel daarentegen, leidt abandon in natura, in geval van reddeloos verlies van het schip en wanneer generlei vracht verschuldigd is, tot algehele niet-aansprakelijkheid.

13. Een ander belangrijk verschil vloeit voort uit het feit dat, naar de Franse opvatting, de aansprakelijkheid geregeld wordt per reis ten opzichte van al de verbintenissen ontstaan uit de zee-expeditie, terwijl naar Engels recht, de aansprakelijkheid van de reder bij elke gebeurtenis, ramp of nieuwe fout van de kapitein herleeft. Het bedrag forfaitair bepaald kan derhalve, ter gelegenheid van één enkele reis, meerdere malen verschuldigd zijn.

14. Tenslotte geldt een derde stelsel van beperking, thans nog toegepast in Duitsland en in de Skandinavische landen, volgens hetwelk de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet meer persoonlijk is maar reëel. Zij ontstaat uit het eigendom zelf. De reder is slechts gehouden «propter rem» omdat hij eigenaar is. Aldus betekent het schip voor de eisers van zeeschuldien een onafhankelijk vermogen waartegen verhaalsmogelijkheid. Elk schip wordt beschouwd als een afzonderlijk zeefortuin met een eigen passief.

15. De eenmaking van deze verschillende rechtstelsels drong zich op ten einde de reder toe te laten bij voorbaat het bedrag van zijn aansprakelijkheid te berekenen. Zolang er geen eenvormigheid bestaat kan hij zulks in de praktijk onmogelijk doen, daar hij rekening zou moeten houden met de nationale wetgeving van de landen welke door zijn schip zullen aangedaan worden. Inderdaad, telkenmale hij in het buitenland in de verplichting zal verkeren zich te beroepen op de beperking van zijn aansprakelijkheid, zal deze steeds afhangen van de onzekere oplossing van wetsconflicten.

De onderhandelingen tot het bereiken van een internationale entente op dit stuk, waren van lange duur en kenden een moeilijk verloop, niet alleen wegens de onverzoenbare juridische opvattingen maar ook tengevolge van belangenquaesties die onvermijdelijk tussen de bevrachters, de reders en hun onderscheiden verzekeraars moeten rijzen. In de laatste plaats waren de economische en de daarmede verbonden politieke factoren van de betrokken staten evenmin te onderschatten moeilijkheden. (11)

Uitzonderlijk slechts werd kritiek uitgebracht tegen het beginsel zelf van de beperking, alhoewel sommigen haar elke bestaansreden ontzegden sedert het invoeren van de zeeverzekering, terwijl ze daarbij uit het oog verloren dat de zeeverzekering zich in werkelijkheid slechts dank zij de beperking had kunnen ontwikkelen. Het is inderdaad de aanduiding van het maximum bedrag der schadevergoeding dat de verzekering vergemakkelijkt terwijl de beperking van de aansprakelijkheid de eigenaar in staat stelt er de economische

last van te dragen. Zonder de beperking zouden de verzekeraars niet beschermd zijn tegen de reusachtige en onvoorzienbare risico's voortkomend uit zee-rampen van grote omvang.

16. De oorspronkelijkheid van deze instelling in de zeegebruiken is overigens niet zo volstrekt als beweerd wordt. Ook in het landrecht kent men gevallen van aansprakelijkheidsbeperking zowel inzake onrechtmatige daden als bij overeenkomsten, hetzij dat de rechter een appreciatievermogen behoudt om de omvang der schade te bepalen, hetzij dat de draagwijdte van het herstel door het gezag van de wet wordt beperkt. Aldus bepaalt artikel 1150 B.W. dat de schuldenaar slechts gehouden is tot vergoeding van de schade die was voorzien of die men heeft kunnen voorzien ten tijde van het aangaan van het contract, uitgezonderd het geval van opzet, terwijl al. 2 van art. 1953 B.W. de aansprakelijkheid van de hotelier, als bewaarnemer van voorwerpen toebehorend aan reizigers, beperkt tot 1000 F. (12)

Het abandon is tenslotte een instelling tegelijkertijd algemeen en bijzonder op het gebied van de reële rechten die aan de titularis ervan toelaat zich te bevrijden van sommige verplichtingen waartoe hij ingevolge zijn eigendomsrecht of het genot van het goed «propter rem» zou gehouden zijn. (13) Abandon zou eveneens mogelijk zijn wanneer de eigenaar niet gehouden is «propter rem» maar uit hoofde van persoonlijke verbintenissen ontstaan tengevolge of ter gelegenheid van iets. (14)

Voor het overige kan worden vastgesteld dat de gevallen van beperkte aansprakelijkheid, alhoewel zij slechts uitzonderlijk voorkomen, sedert het begin van de XXe eeuw toch een neiging tot toeneming vertonen zowel in ons land als in het buitenland, (15) en dit in de meest verscheidene domeinen. Aldus zijn op het stuk van de arbeidsongevallen enkel de forfaitair bepaalde schadevergoedingen verschuldigd behoudens het geval van opzettelijke schuld. Hetzelfde met de aansprakelijkheid van de vervoerder ter zee, geregeld door de wet van 28.11.1928, met deze van de ondernemer van luchtvervoer, geregeld door de wet van 7.4.1936, en met deze van de exploitant van een luchtvaartuig tegenover derden op de aardoppervlakte, geregeld door de wet van 11.9.1936.

Uit de studie van deze verschillende gevallen van beperking blijkt dat gedeeltelijk herstel toegelaten is onafgezien de grond en de aard van de aansprakelijkheid. Zij was reëel of persoonlijk, objectief of subjectief gegrond op risico of op schuld, de aansprakelijkheid wordt beperkt in verhouding tot de ontzaglijke omvang der risico's, ten einde haar draaglijk te maken en tegelijkertijd met de vermindering der kosten de werking van de verzekering te vergemakkelijken (16).

17. Dit blijkt eveneens de werkelijke huidige rechtvaardiging te zijn van de aansprakelijkheidsbeperking in het zeerecht. Een feit staat vast: deze beperking kan zich heden ten dage niet meer beroepen op de motieven welke haar in de Middeleeuwen deden aangaan. De scheepkapitein is niet meer de «tractator» die zijn mede-vennoten door zijn handelingen kan verplichten. Hij is nog slechts een aangestelde van de rederij en meestal slechts een bestuurder van het schip.

Maar, zoals Rippert doet opmerken, het belang van de beperking is daarom niet verminderd. Want, wanneer het juist is dat hij voor zijn volle aansprakelijkheid gehouden is, telkens hij in medewerking met

zijn aangestelden aan land persoonlijk de uitrusting van het schip benaarstigt en de handelsverrichtingen doet, neemt zulks niet weg dat in feite, de averij opgelopen door de lading en de schade veroorzaakt door een foutieve aanvaring, zullen toe te schrijven zijn aan de fout van de kapitein of van de bemanning. (17).

Aldus is de beperking meer dan een eenvoudige protectionistische maatregel, en komt zij veeleer voor als een correctief op de verpletterende wanverhouding tussen het risico en de fout, als een noodzakelijk tegengewicht voor de steeds groter wordende aansprakelijkheid van de reder. Aan de ene kant worden, met de stijgende waarde der schepen de risico's groter, terwijl aan de andere kant de aansprakelijkheid wordt bezwaard door het streven van de moderne wetgevingen en rechtspraak naar het gewaarborgd herstel van zowel lichamelijke als stoffelijke schade. (18)

In feite gaat het dus om de bepaling van een billijk maximum dat door de reder en diens verzekeraar kan gedragen worden. En dit in het belang zelf van de schuldeisers, want, ware de reder gehouden tot onbeperkte aansprakelijkheid, hij zou gewis zonder moeite een middel vinden om er zich aan te onttrekken en bv. door het oprichten van een éénscheepsmaatschappij, een deel van zijn vermogen vrijwaren.

Verre van het scheepskrediet te ontzenuwen zoals sommigen het beweren, is integendeel de beperking als instelling te huidige dagen meer dan ooit een noodzakelijkheid voor de zeehandel omdat zij de verzekering van het risico en de zakelijk verantwoorde exploitatie van een rederij mogelijk maakt.

19. De noodzakelijkheid van de aansprakelijkheidsbeperking wordt thans algemeen aanvaard; enkel haar juridische grondslag en haar toepassingsmodaliteiten worden nog betwist.

Wanneer men overweegt dat de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, voor de handelingen en de verbintenissen van de kapitein en van de scheepsbemanning, in de uitvoering van hun onderscheiden taak, gevestigd is op de beginselen van de lastgeving en de aanstelling, zoals deze voorzien zijn bij de artikelen 1998 en 1384 B.W., komt de instelling van de beperking als uitzonderlijk voor en afwijkend van het gemene recht.

Talrijke auteurs betwijfelen echter dat art. 46 van de Zeewet een gewone toepassing zou zijn van de algemene beginselen van het gemeen recht en zijn derhalve van oordeel dat, zonder deze bijzondere bepaling, de scheepseigenaars uit dien hoofde tot geen enkele aansprakelijkheid zouden gehouden zijn. (19)

Terecht doen ze opmerken dat, volgens de klassieke leer, de aansprakelijkheid geregeld bij art. 1384 B.W. haar oorsprong vindt in de persoonlijke fout, «culpa in eligendo» of «culpa in negligendo», gebrekkige keuze of gebrekkig toezicht.

Dergelijke fouten kunnen echter bezwaarlijk in hoofde van de scheepseigenaar weerhouden worden. Zeker niet wanneer het een vervrachting «naakte romp» betreft en wanneer het schip door de hoofdvervrachter uitgerust en bemand wordt. Maar zelfs wanneer de eigenaar de kapitein kiest, mag hij tot deze functie slechts aanstellen een persoon die houder is van een diploma van gezagvoerder en die uit dien hoofde mag verondersteld worden daartoe de nodige geschiktheid te bezitten. Daarenboven wordt de bemanning aangemonsterd door de kapitein onder het toezicht van de openbare overheid, in de persoon van de waterschout, die er zich dient van te vergewissen dat de voorgedragen zeelieden aan de wettelijke voor-

waarden voldoen. Het kan eveneens voorkomen dat de kapitein gekozen wordt door de consul, wanneer o.m. tijdens de reis de kapitein overlijdt of zich in de onmogelijkheid bevindt zijn bevelhebberschap waar te nemen.

Met betrekking tot het eventueel gebrekkig toezicht dient onderstreept te worden dat de kapitein ongetwijfeld een aangestelde is van bijzondere aard, wat het gevolg is zowel van de plaats waar hij zijn functie uitoefent, te weten meestal op een schip in volle zee, als van de onbegrensde autonomie waarover hij bij de leiding van het schip beschikt. Ambtshalve kan hij elk initiatief nemen: hij is immers de enige meester na God. Billijkheidshalve mag er dus vanwege de lastgever niet geëist worden dat hij metterdaad toezicht op de kapitein zou uitoefenen. Zelfs de moderne middelen op gebied van téléverbindingen stellen de reder nog niet in staat zijn eigen wil te doen kennen aan de kapitein, die alleen bij machte is om op het gepast ogenblik de gepaste maatregelen te nemen.

Aldus is het zeker dat het bij artikel 1384 B.W. vereiste gezag en toezicht, grondslag van de band van afhankelijkheid, in de zeescheepvaart ontbreken.

Even zeker is het feit dat de kapitein niet een lasthebber is — in de burgerlijke gemeenrechtelijke betekenis — die door de eigenaar aan derden zou kunnen voorgesteld worden als handelend uit zijn naam. Immers, in eigenlijk juridische zin, kan de eigenaar geen lastgeving geven aan de kapitein van zijn schip, daar deze laatste zijn gezag houdt van de wet en dat de eigenaar de omvang ervan zelfs niet zou kunnen beperken. Men mag dus zeggen dat de kapitein in zekere zin de algemene en verplichte vertegenwoordiger is van de reder. Temeer daar de kapitein, ingevolge de wet, bepaalde verbintenissen kan afsluiten zonder de tussenkomst van de eigenaar. Het wettelijk karakter van deze lastgeving maakt dat de vereiste band van ondergeschiktheid voor de aanstelling hier ontbreekt en dat de kapitein aldus in zijn hoedanigheid van lasthebber niet als een aangestelde kan beschouwd worden. (20)

Het blijkt overigens duidelijk dat de stellers van het Wetboek van Koophandel nimmer in de kapitein een aangestelde hebben gezien in de zin van artikel 1384 B.W. en dat dus de bijzonderheid vervat in artikel 216 van node was om de reder aansprakelijk te stellen voor de daden van de kapitein.

Het feit dat de kapitein niet kan gelijkgesteld worden noch met een lasthebber in de juridische betekenis, noch met een gewoon aangestelde, rechtvaardigt ten volle een mildering van de zware gevolgen welke uit de aansprakelijkheid wegens andermans daden op grond van een onweerlegbaar schuldvermoeden kunnen voortvloeien. Het is dan ook billijk dat deze zware aansprakelijkheid door beperking zou gemilderd worden.

Gans het uitzonderlijk karakter van deze aansprakelijkheid wordt eveneens in het luchtvaartrecht aangetroffen, waar de aangestelden in gelijkaardige omstandigheden hun taak volbrengen, en waar ze door een gelijkaardige reglementering wordt beheerst.

19. Om op dit gebied van het zeerecht een eenvoudige internationale wet tot stand te kunnen brengen, heeft men aanvankelijk gemeend een der geldende stelsels te kunnen aannemen. Aldus, in 1885, bij de besprekingen te Hamburg over het bevrachtingscontract, het voorstel van de «International Law Association» tot aanvaarding van de continentale regels.

Op de Congressen voor Handelsrecht te Antwerpen in 1885, en te Brussel in 1888, stond men de Ameri-

kaanse opvatting voor welke aan de reder de keuze liet tussen de waarde van het abandon in natura of de beperking tot de waarde van het schip na de ramp.

Het Congres te Genua in 1892, dat zich liet leiden door de Duitse opvatting, stelde voor elk schip te beschouwen als een rechtssubject, een fictief wezen, een rechtspersoon.

Men kwam echter spoedig tot de bevinding dat het onmogelijk was een der bestaande stelsels aan te nemen daar geen enkel volmaakt was, en daar bovendien geen enkele der betrokken Staten geneigd was tot volledige afstand van zijn eigen wetgeving.

Sir Douglas Owen, Voorzitter van de Engelse Dispatchers, die een klare kijk had op de toekomst, legde echter, tijdens de Conferentie van Brussel in 1897, de verklaring af dat het weinig waarschijnlijk was dat zijn land, alsdan meester van de grootste der vloeten, afstand zou doen van zijn opvatting, nopens de beperking, en dat de enige manier om een akkoord te bereiken er in bestond zich bij deze opvatting aan te sluiten. (21)

Zijn vooruitzichten bleken juist want nimmer bracht Engeland zijn eigen wetgeving in overeenstemming met de internationale conventies welke het nochtans ondertekend had, terwijl zestig jaar later het Engels stelsel principieel door alle landen zou aanvaard worden.

De overeenkomst kon dus slechts verwezenlijkt worden door een vergelijk.

De Franse opvatting nopens het abandon in natura kon sedert het invoeren van de verzekering niet meer verdedigd worden. Gewis vond ze eertijds haar rechtvaardiging wanneer de eigenaar zijn schip moest verliezen zonder enige mogelijkheid van verhaal. Maar, sedert hij zich tegen dergelijk verlies kon verzekeren, was er niet meer de minste noodzaak het abandon te behouden. (22)

Onder oogpunt der billijkheid wekte dit stelsel ergernis, was het zelfs immoreel, vermits de rechtspraak de abandonnataire-schuldeisers elk recht op verzekeringsvergoeding ontzegde, onder voorwendsel dat deze niet het schip vertegenwoordigde, daar ze gevormd werd door middel van premien betaald op het landvermogen en derhalve geen enkel verband hield met het zeevermogen. Door de tweeledigheid of zelfs de meervoudigheid van afgescheiden en zelfstandige vermogens, kwam de verzekering voor als een «res inter alios acta» terwijl nochtans de verzekeringspremiën in werkelijkheid door de rederij in de algemene onkosten geboekt werden (23). Zou men dan, zoals De Page zeer terecht opmerkt, niet mogen beweren dat, bij toepassing van de algemene theorie der werkelijke indeplaatsstelling, of bij analogie met art. 10 van de hypotheekwet, de rechten van deze abandonnataire schuldeisers logischerwijze zouden moeten overgedragen worden op de tegenwaarde van de goederen door de wet in het bijzonder tot hun vrijwaring bepaald?

Het stelsel van abandon in natura kwam dus uiteindelijk neer op een onloochenbare onrechtvaardigheid in geval van algeheel verlies. In dit geval bleven van elke schadeloosstelling verstoken niet alleen de slachtoffers van stoffelijke schade, gewoonlijk gedekt door een verzekering, maar ook en vooral de slachtoffers van lichamelijke schade die niet door een verzekering gedekt waren. De reder integendeel ontving vanwege zijn verzekeraars de waarde van zijn schip en van de verloren vracht. In strijd met het adagium dat men aan de zee niet meer kan verliezen dan hetgeen men haar heeft toevertrouwd onderging de eigenaar aldus niet het minste verlies. Indien de uitoefening van het recht van abandon op zichzelf geen geval van overlating betekende omdat zulks het karakter had van een

vrijwillig verlies (24), werd daardoor aan de eigenaar niet het recht ontzegd zijn schip aan de verzekeraar over te laten en aldus de algeheelheid van de bedongen vergoeding te ontvangen, aangezien het abandon geen eigendomsoverdracht is maar louter bevrijdend. (25)

Er werd zelfs algemeen aanvaard dat de eigenaar nog zijn abandonrecht kon uitoefenen na overlating en dat de verzekeraar het overgelaten schip slechts verwierf bezwaard met het abandonrecht. (25). Om dit abandon te keer te gaan dienden de schuldeisers het bestaan te bewijzen van een persoonlijke fout in hoofde van de reder, helemaal verschillend van deze van de kapitein zoals eigen gebrek van het schip te wijten aan de eigenaar of een onverschoonbaar gebrek aan vooruitzicht of voorzorg in zijnen hoofde. (27)

In het gunstig geval dat het schip niet geheel verloren ging, bood het abandon-stelsel nog ernstige bezwaren zowel voor de schuldeiser als voor de reder zelf. Daar abandon geen eigendomsoverdracht is, moesten de schuldeisers het schip aan de ketting doen leggen en verkopen. Deze openbare verkoop gebeurde soms onder de meest ongunstige omstandigheden; aldus kon het gebeuren dat het tegen een belachelijk lage prijs werd toegewezen en dat de eigenaar aldus in de mogelijkheid werd gesteld zijn schip tegen uitzonderlijk voordelige voorwaarden terug te kopen en opnieuw te exploiteren. Het lijdt dan ook niet de minste twijfel dat de schuldeisers veelal verkiezen een vergelijk te treffen met de scheepseigenaar, zelfs nopens een prijs beneden de werkelijke waarde van het schip, liever dan in het buitenland een kostelijk en onzeker geding in te stellen. (28)

De reder van zijn kant kan eveneens in een netelige toestand verkeren: immers, hij kent niet het totaal beloop der schulden die hem zullen tegengesteld worden en hij kan dus niet met kennis van zaken oordelen of hij er al dan niet belang bij heeft abandon te doen. Hij bevindt zich geplaagd vóór het volgend dilemma: ofwel zijn schip niet herstellen op gevaar af de waarde ervan in eenieders nadeel snel te zien afnemen, ofwel de nodige herstellingswerken doen uitvoeren en aldus op eigen kosten het pand zijner schuldeisers in waarde doen toenemen. Indien hij tot abandon beslist, is hij van zijn broodwinning beroofd.

Ten andere, door de rechtsleer werd de voortzetting van de exploitatie als een stilzwijgende verzaking van het abandonrecht, aangezien, alhoewel de wet daartoe noch termijn, noch vorm voor abandon voorziet en dat de eigenaar, die niet als een gefailleerde het beheer over zijn goederen heeft verloren, zich nog geldig kan verbinden. Vandaar de mogelijkheid dat nieuwe schuldeisers zullen opdagen die met de oude in mededinging zullen komen.

Wat het Duitse stelsel aangaat: het miskende het grondbeginsel van onze rechterlijke opvatting van de persoonlijke aansprakelijkheid en het bood in de praktijk niet de voordelen welke men het toeschreef. Ongetwijfeld bevond het scheepskrediet zich in een enigermate versterkte positie door de aanstelling van elk schip als doelvermogen, afgescheiden en bij recht van voorrang voorbehouden aan de eisers van zeeschulden ten overstaan van de eisers van landschulden, alhoewel hetzelfde resultaat kon bereikt worden door de toekenning van voorrechten op het schip aan de eisers van zeeschulden.

Integendeel, het stelsel was in werkelijkheid zeer ingewikkeld omdat sommige eisers van zeeschulden er soms toe gemachtigd werden in rechten op te treden, hetzij voor de algeheelheid van hun vordering hetzij voor een deel, niet enkel tegen het zeevermogen, maar

zelfs tegen al de goederen van de eigenaar. Bovendien werd de afscheiding van het vermogen dat vatbaar is voor uitvoering in vele gevallen bemoeilijkt door de wijze waarop de exploitatie in werkelijkheid geschiedt. Inderdaad, de aankoop van brandstoffen en van levensmiddelen wordt dikwijls gedaan door scheepsagenten voor rekening van de rederij zonder nadere aanduiding der schepen voor dewelke deze benodigdheden zijn bestemd, terwijl de cognossementen zelf niet altijd op naam zijn van het schip waarop de goederen worden geladen. (29)

Tenslotte, kwam het forfaitair stelsel van de «Engelse Merchant Shipping Act» indertijd nog onaantvaardbaar voor niettegenstaande het ontegenzeglijk praktische voordelen bood, vermits het de eigenaar toeliet, op basis van de tonnenmaat van zijn schip, met nauwkeurigheid de uitgestrektheid van zijn aansprakelijkheid te berekenen.

* * *

20. De onderhandelingen over de eenmaking van de regels der beperking van de aansprakelijkheid waren uiterst moeilijk en van langdurige aard. Tevergeefs zocht men naar een vergelijking dat iedereen kon bevredigen. In 1907, ter gelegenheid van de Diplomatieke Conferentie van Venetië, werd een kortstondig succes geboekt door het aanvaarden van een gemengd stelsel waardoor een driedubbele keuze werd geboden: namelijk abandon in natura of betaling, hetzij van de werkelijke waarde van het schip bij het einde van de reis, of een forfaitaire vergoeding berekend op de tonnenmaat van het schip. Men had bij gebrek aan overeenkomst de verschillende stelsels naast elkaar geplaatst. (30) De aanvaarde oplossing liet iedereen vrij maar bood voor niemand zekerheid. Het was dan ook vruchteloos dat enkele landen, waaronder België (31) en Griekenland, onmiddellijk hun nationale wetgeving in overeenstemming brachten met de tekst van de Conventie. Hun voorbeeld werd niet gevolgd en het gebrek aan eenheid bleef volslagen. (32)

21. De besprekingen duurden tot bij de Eerste Wereldoorlog, wanneer in 1913 een nieuw voorontwerp werd goedgekeurd dat dichter bij het Engels stelsel aansloot en als grote verdienste had het persoonlijk karakter van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te bevestigen door deze vast te stellen aan de hand van zijn tussenkomst.

Deze nieuwe tekst, mits enkele wijzigingen, ondermeer de vervanging van de werkelijke vracht door een forfait, werd in 1922 door het «Internationaal Maritiem Comité» aangenomen, en op 25 augustus 1924 door de Diplomatieke Conferentie goedgekeurd. Door de wet van 28 november 1928 bracht België zijn eigen wetgeving in overeenstemming met de regels van deze nieuwe conventie.

bestempeld. Werd deze Conventie immers niet geacht kingen gevegd die hun uiteindelijke bekroning vonden in wat door sommigen als een meesterwerk werd bestempeld. Werd deze Conventie immers niet geacht al de voordelen te verenigen van de versmelting van het Engels met het Frans stelsel, zonder er de nadelen van te bevatten!

Ripert eveneens beschouwde de Conventie van 1924 als volmaakt en definitief dank zij de aanvaarding van het beginsel der persoonlijke aansprakelijkheid.

22. Aan het Engels stelsel werden ontleend:

- 1) de beperking à forfait berekend volgens de tonnenmaat van het schip naar rato van 8 pond st. per

tonnenmaat, wat als praktische voordelen biedt: vlugheid en zekerheid;

- 2) het bijzonder fonds van hetzelfde bedrag verzekert tegen elke gebeurlijkheid de slachtoffers van lichamelijke schade, wat billijk en menselijk is;
- 3) de herleving van de aansprakelijkheid per ongeval en niet per reis, wat een volmaakte juridische opvatting is, vermits de aansprakelijkheid natuurlijk haar oorsprong vindt in een schadelijk feit en vreemd is aan het begrip reis, want ze kan ontstaan buiten of na de zee-expeditie.

23. Op het Franse stelsel geeft de Conventie toe de voorstelling van een deelneming van al de belanghebbenden aan de risico's van het zee-avontuur en ze verwezenlijkt haar door het keuzestelsel, ontleend aan de Amerikaanse opvatting volgens dewelke de eigenaar zich, ten opzichte van bepaalde schuldeisers, kan bevrijden door de betaling hetzij van een forfaitaire bepaalde schadeloosstelling, hetzij van de werkelijke waarde van het schip aan het einde van de reis of na ongeval, te vermeerderen met de vracht en het scheepstoebehooren.

Deze toegeving aan het vasteland-stelsel zou de hoofdzakelijke oorzaak zijn van de mislukking der Conventie, want ze was de reden waarom verscheidene landen geweigerd hadden haar te bekrachtigen.

Deze keuze is overigens vooreerst niet logisch, vermits het niet redelijk is dat er voor dezelfde schulden twee stelsels van beperking kunnen bestaan al naar gelang de beoordeling en de keuze van de aansprakelijke eigenaar, die ongetwijfeld steeds de voor hem voordeligste wijze zal kiezen.

In werkelijkheid is dit minder een keuze dan wel een tweede graad van beperking, gedoogd zowel in het voordeel der eigenaars van waardevolle schepen voor wie de forfaitaire schadevergoeding voordelig is als der eigenaars van schepen van geringe tonnenmaat of geringe waarde ingevolge ouderdom of gebrek aan onderhoud en die veeleer de werkelijke waarde verkiezen. (33) Hoe dan ook, indien dit voor elke reder een voordeel is, valt de uitslag altijd nadelig uit voor de schuldeisers.

Voor de reder zelf is die keuze trouwens evenmin praktisch. Want, indien de afschaffing van het abandon in natura hem thans toelaat de exploitatie van zijn schip voort te zetten, van zodra het schip weer zeewaardig is gemaakt, zonder te moeten wachten tot wanneer elke mogelijkheid van abandon uitgesloten is en zonder er voor te moeten vrezen dat deze daad zou kunnen uitgelegd worden als een stilzwijgende afstand van het recht de beperking zijner aansprakelijkheid in te roepen, blijft toch het feit dat hij niet bij voorbaat de risico's kan berekenen die moeten gedekt worden vermits hij niet kan voorzien welke keuze voor hem het voordeligst zal uitvallen.

Eindelijk is het keuzestelsel niet veel billijker dan het Frans stelsel, daar het nog de eigenaar toelaat, in geval van totaal verlies van het schip, zijn aansprakelijkheid wegens stofelijke schade te beperken tot de forfaitaire schadeloosstelling verschuldigd uit hoofde van vracht en berekend tegen 10% van de waarde van het schip bij de aanvang van de reis. Het leidt niet meer tot de absolute niet aansprakelijkheid, alhoewel de schuldeisers niettemin het schip, dat voor hen het voornaamste pand is, verliezen, zo het vergaat, vermits de waarde ervan, maatstaf voor de beperking, concreet wordt geschat na het gebeuren waaruit de schuldvorderingen ontstaan zijn. De rechten der schuldeisers zullen nog slechts op de forfaitaire vracht slaan, terwijl de eigenaar door de verzekeraar integraal zal vergoed worden en tegen elk verhaal zal beveiligd blijven.

Inderdaad, de Conventie, bij de aanduiding als het in de beperking begrepen juridisch scheepstoebehoren, van de schuldvorderingen die hun oorzaak vinden in een waardevermindering van het vaartuig en die deze waarde moeten wedersamenstellen, liet niet na daarvan uitdrukkelijk uit te sluiten, behoudens de staatspremiën en toelagen, de schadevergoedingen uitgekeerd door de verzekering (art. 5, par. II, al. 6).

Gelijkvormig met de Conventie van Brussel van 10 mei 1926 heeft de wet op de scheepsvoorrechten in haar artikel 23, par. II, al. 6 hetzelfde gedaan bij de aanduiding van het scheepstoebehoren waarop het recht van de bevoorrechte schuldeisers kan slaan. Evenwel is de hoofdzakelijke bewijsgrond, ontleend aan de omstandigheid dat de premiën zouden voorafgenomen zijn op het zeevermogen, niet meer steekhoudend, ter uitsluiting van de verzekeringsvergoeding. Immers, door de afschaffing van de traditionele afscheiding der vermogens, kent de Conventie aan de eisers van zeeschulden een vervolgingsrecht toe ten opzichte van gans het vermogen van de scheepseigenaar. Er kan dus hoegenaamd geen spraak meer zijn van een werkelijke indeplaatsstelling, daar de waarde van het schip de maatstaf is geworden van de aansprakelijkheid en er geen schuld meer bestaat wanneer het schip verloren gaat.

24. Deze bijna absolute niet-aansprakelijkheid waartoe het stelsel van de Conventie van 1924 kon leiden is één van de redenen waarom sommige landen, in hun betrachting om de schuldeisers een ernstig pand te waarborgen dat onafhankelijk is van het scheepslot, nooit deze Conventie hebben willen bekrachtigen. Overigens, zelfs onder de landen die, uit eerbied voor internationale orde en tucht, in hun nationale wetgeving de regels van de Conventie van 1924 hadden overgenomen, kwam het bij de bepaling van het bedrag van de forfaitaire beperking, spoedig, ingevolge de muntdepreciaties, tot zulkdanige uiteenlopende meningsverschillen, dat de zozeer betrachte eenheid weldra eerder theoretisch dan practisch was.

De Conventie van Brussel van 1924 had de bedragen overgenomen van de «Merchant Shipping Act» van 1862, die overeenstemden met de gemiddelde waarde van de Engelse schepen uit die jaren.

Zonder nadere aanduiding werd er bedongen dat het pond sterling, aangenomen als munteenheid, moest berekend worden in zijn goudwaarde. Evenwel, de miskenning door Engeland van de goudstandaard in 1931 en de devaluatie in 1936 hadden tot gevolg dat de Engelse rechters door de toepassing van de «lex fori» aan de buitenlandse schuldeisers een regeling oplegden in een lagere valuta ingevolge hun weigering het wettelijk verschil te maken tussen het pond in goudwaarde en het papier-pond.

Wat nu de verdragstaten betreft die het pond sterling niet als munteenheid hadden, maakten de meeste gebruik van de mogelijkheid welke hen door artikel 15 van de Conventie werd geboden om het bedrag, bepaald in ponden sterling, om te zetten in hun nationale munt. Zo is het dat bij ons de wet van 1928 het bedrag bepaalde op 1.400 F, d.w.z. 280 Belga's, zonder dat het nog mogelijk is in strijd met art. 1895 B.W. te refereren naar het goud-pond (34). Eens het bedrag van de schuld aan deze munten gekoppeld, werden de verschillen van land tot land aanzienlijker. Daarenboven, met de waardevermeerdering der schepen, beantwoordde de wettelijke forfait helemaal niet meer aan hun werkelijke waarde. Aldus vermocht de Conventie haar wezenlijk doel van eenvormigheid en bestendigheid niet te bereiken.

25. Het tweede element van de optie bied ondoorgrondelijke moeilijkheden wat betreft de raming van de werkelijke waarde van het schip dat nog het wezenlijk bestanddeel vormt voor de omschrijving van de omvang der aansprakelijkheid van de eigenaar. Deze raming dient gedaan te worden voor elk ongeval, op verschillende tijdstippen en plaatsen, ter gelegenheid van een zelfde vereffening.

Het gaat er dus om het schip deskundig te laten onderzoeken, vooreerst bij de aanvang van de reis, met het oog op de forfaitaire schatting van de vracht, vervolgens in de eerste aanleghaven of noodhaven, waar het binnenloopt na een aanvaring of ander ongeval, voor elke schuldvordering die eruit voortvloeit; in de haven van bestemming der lading, voor elke schuldvordering die er betrekking op heeft of die uit een cognossement ontstaat; eindelijk, in al de andere gevallen, in de laatste haven van de reis, waarvan echter door de Overeenkomst, spijtig genoeg, de bepaling niet kon gegeven worden — bij gebrek aan akkoord — en waarover betwistingen kunnen ontstaan.

Onnodig te zeggen welk tijd- en geldverlies er door al deze expertisen veroorzaakt wordt voor dewelke men bovendien niet steeds ter plaatse op bevoegde experts beroep kan doen.

En toch moet de eigenaar van het schip, die de aansprakelijkheidsbeperking inroept, ingevolge de regel «in exceptione reus fit actor», de ganse bewijslast van deze waarde leveren (35).

Voeg men daar nog aan toe het ingewikkeld probleem van de toenemende waardevermindering van het schip ingevolge opeenvolgende averijen opgelopen tussen twee havens. Vermits de aansprakelijkheid bij elk ongeval herleeft, volgens het Engels stelsel, zal er een ventilatie van de averijen dienen gemaakt te worden en per ongeval de juiste aanduiding van de verschillende massa's, want, volgens de Overeenkomst mag de waardevermindering ingevolge het tweede ongeval de schulden voortkomend uit het eerste ongeval niet beïnvloeden. Moest dus, na een eerste ongeval, het schip ten gevolge van een aanvaring verloren gaan alvorens het de noodhaven bereikt waar normaal de schatting dient uitgevoerd te worden, blijft de eigenaar niettemin aan de schuldeisers van de eerste ramp de waarde van het schip verschuldigd. Dit is een uitzondering op het beginsel volgens hetwelk de aansprakelijkheid onafscheidbaar is van het scheepslot. Wat betreft de forfaitaire schatting der vracht en haar toebehoren tegen 10 % van de waarde van het schip bij de aanvang van de reis, betekende dit ontegensprekelijk een vooruitgang op het oud stelsel van de afstand der werkelijke vracht. De berekening van deze laatste gaf indertijd aanleiding tot talrijke betwistingen en tegenstrijdige opvattingen en deed verscheidene belangrijke vraagstukken rijzen, ondermeer dit nopens de soort vracht waarop abdon zal gedaan worden. Was het de bruto- of alleen de netto-vracht? Ook de reis waarop die vracht betrekking had: was het de vracht van de laatste reis die het abdon voorafging of de vracht die werd verworven tijdens de reis ter gelegenheid derwelke de schuldvordering ontstond?

De oplossingen dezer vraagstukken waren zowel op gebied van rechtsleer als op gebied van rechtspraak sterk uiteenlopend (36).

Ten opzichte van het toebehoren van de vracht, nam men algemeen aan dat de hulp- en berglonen daarvan deel uitmaakten terwijl in België de liggelden niet in het abdon begrepen werden, zoals zulks in Frankrijk het geval was, omdat ze aldaar als een onderdeel van de vracht en niet als een vergoeding werden beschouwd.

In de laatste plaats schiep de waardebepaling zelf van de vracht in de nieuwe regeling der aansprakelijkheid per ongeval in plaats van per reis nog andere onoverkomelijke moeilijkheden.

Volgens de opvatting van de Overeenkomst moest de forfaitaire schatting der vracht ongetwijfeld aan al deze betwistingen een einde stellen. Deze opvatting ware buitengewoon eenvoudig geweest hadde zij niet in aanmerking moeten nemen de waarde van het schip bij de «aanvang van de reis», over welke bepaling betwistingen bestaan. Daarenboven was de forfaitaire regeling minder gunstig voor schepen met grote tonnenmaat dan voor minder waardevolle kustvaarders wier werkelijke vracht doorgaans de waarde van het forfait overtrof. Was het ook niet eerder willekeurig de waarde te bepalen van een vracht die nimmer aan de werkelijkheid beantwoordt en die verschuldigd is ongelet de omstandigheid of er al dan niet goederen vervoerd werden?

26. De Overeenkomst van 1924 vertoont nog een belangrijke leemte: de afwezigheid van een vereffeningprocedure. Zij beperkt er zich toe aan de nationale wetten de regeling toe te vertrouwen van de verdeling onder de schuldeisers van de bedragen verschuldigd door de scheepseigenaar.

Ons land heeft door de wet van 28 november 1928, houdende wijziging van art. 57 van de zeewet, een rechtspleging ingericht naar voorbeeld van het faillissement. Immers, het gaat ter zake om een gedeeltelijk failliet vermits het aan de eigenaar-schuldenaar toegestaan wordt slechts een gedeelte zijner schulden te betalen. Italië en Nederland troffen andere schikkingen. Sommige landen, zoals Frankrijk, stelden generlei bijzondere rechtspleging in, waardoor de praktische toepassing van de Overeenkomst zeer bemoeilijkt werd.

Een eerste bezwaar spruit voort uit het feit dat de schuldeisers van verschillende nationaliteit beslag mogen doen leggen op het schip en de uitvoering ervan mogen benaarstigen. Ingevolge de verspreiding dezer vorderingen wordt het zeer moeilijk er zich van te vergewissen dat het maximum der aansprakelijkheid niet zal overschreden worden en is het nog veel moeilijker een billijke verdeling te doen onder de schuldeisers (37).

Inderdaad, wanneer er geen termijn wordt voorzien voor de voorlegging en het nazicht der schuldverordeningen dient er, alvorens tot de verdeling ervan kan overgegaan worden, gewacht tot het verstrijken der verschillende termijnen die voor schuldverordeningen voorzien zijn. Indien voor de vorderingen wegens aanvaring en hulpverlening de verjaring reeds na twee jaar intreedt, kunnen andere schuldeisers de dertigjarige verjaring inroepen.

Een tweede moeilijkheid schuilt in de aanduiding der verschillende massa's schuldeisers en der verschillende schuldverordeningen die in een zelfde massa samenlopen. Want, bij gebrek aan afstand, mag de reder steeds zijn exploitatie voortzetten zonder daarom noodzakelijkerwijze het abandonrecht te verliezen en mag hij ook nieuwe verbintenissen aangaan (38).

De interpretatie van artikel 6 der Overeenkomst (art. 49 Zeewet) laat het besluit toe dat er samenloop bestaat tussen al de schuldverordeningen die betrekking hebben op een zelfde ongeval, voor de waarde van het schip in de eerste haven alsook tussen al deze ten opzichte derwelke, ingeval er geen ongeval was, de waarde van het schip in deze zelfde haven wordt bepaald.

Er zullen dus zoveel massa's en dienvolgens zoveel beperkte aansprakelijkheden zijn als ongevallen en

havens van bestemming voor de lading; daarentegen vormen de schuldverordeningen ontstaan uit contracten door de kapitein buiten de thuishaven afgesloten, een afzonderlijke massa tot het beloop der waarde van het schip bij het einde van de reis.

Wat de verdeling aangaat van een zelfde massa onder de schuldeisers, moet er rekening gehouden worden met de scheepsvoorrechten, die aan de titularissen toelaten de betaling te vorderen van de algeheelheid hunner schuld, zodanig dat het kan voorkomen dat er van de forfaitaire vergoeding niets meer overblijft voor de chirografaire schuldeisers.

Onder het stelsel van het abandon in natura, bestond er ten gunste van de abandonnataire schuldeisers een feitelijk algemeen voorrecht op het zeevermogen, dat hun speciaal toegewezen was. Zij kregen dus op dit uitvoeringsvermogen de voorkeur op de eisers van landschulden alsook op de andere eisers van zeeschulden ten overstaan derwelke de eigenaar de beperking niet kon inroepen. Deze laatsten hadden als pand al de goederen van hun schuldenaar, d.w.z. zijn landvermogen alsook het overschot van het zeevermogen na de definitieve vereffening der abandonnataire schuldeisers.

Door de opheffing der afscheiding tussen land- en zeevermogen, stelde de Overeenkomst van 1924 zonder tekst een einde aan dit algemeen voorrecht der abandonnataire schuldeisers (39), maar schiep echter een nieuw voorrecht van dezelfde aard door een onderscheid te maken tussen de schulden vatbaar voor beperking, naar gelang de aard van de ondergane schade. Inderdaad, een bijzonder waarborgfonds wordt voorbehouden aan de schuldeisers wegens lijfschaden, die bovendien, in geval zij geen algehele vergoeding kwamen, voor het saldo nog op het eerste fonds gerechtigd zijn.

27. Tenslotte is de bepaling van de schuldverordeningen vatbaar voor beperking zeer verward. De Overeenkomst van 1924 verkondigt geen algemene formule, geen eenvoudig en duidelijk beginsel zoals art. 126 Wet. Kooph. zulks wél doet. Dit ingevolge het feit dat, om de instemming te bekomen van de Anglo-Amerikaanse landen, de opsommingsmethode diende te worden gevolgd, d.w.z. de vermelding der schuldverordeningen welke slechts een beperkte aansprakelijkheid vastleggen. Dergelijke methode kan, bij ontstentenis van een internationaal gerecht, ter verzekering van de eenvormige interpretatie van de Overeenkomst, voordeel bieden, omdat zij de nationale rechter die haar toepast binnen een strakker omlijnd toepassingsveld houdt en tevens het risico van tegenstrijdige oplossingen vermindert (40).

Zij bevat echter ook het gevaar dat sommige rechtbanken het voordeel der beperking kunnen weigeren in de gevallen waarin andere het toestaan, onder voorwendsel dat de verbintenissen ter zake niet behoren tot een der bijzondere gevallen voorzien in art. 1 en waarvan de betekenis op verschillende manieren kan geïnterpreteerd worden. Het is inderdaad zeker dat in de geest der Overeenkomst de twijfel in het nadeel is van de eigenaar, aangezien zij het beginsel huldigt der onbeperkte aansprakelijkheid (41). In haar artikel 1 somt zij op beperkende wijze de uitzonderingsgevallen op waarin de eigenaar zich op beperking kan beroepen en vermeldt zij vervolgens, bij wijze van voorbeeld, in haar artikel 2 de verbintenissen ten overstaan derwelke hij een onbegrensde aansprakelijkheid draagt.

Afwijkend van het gemene recht behoort het de wettelijke beschikkingen op de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar op restrictieve wijze te interpreteren (42).

De schuldvorderingen voor dewelke de beperking kan ingeroepen worden bevatten: vergoedingen verschuldigd aan derden ingevolge handelingen of verzuimen van de kapitein, het scheepsvolk, de loods of enig ander persoon in dienst van het schip, evenals de vergoedingen verschuldigd aan een mede-contractant ingevolge slechte zeemanschap bij de uitvoering van een overeenkomst of de vergoedingen van schade veroorzaakt aan de lading welke aan de kapitein voor vervoer is toevertrouwd. Worden insgelijks voorzien: de verplichtingen voortspruitend uit cognossementen en uit overeenkomsten of handelingen door de kapitein buiten de thuishaven van het schip, deze voortspruitend uit zee-ongevallen zoals hulp- en berglonen, gemene averijen. Eindelijk wordt ook melding gemaakt van de verplichting het wrak van een gezonken schip weg te ruimen.

Zijn uitdrukkelijk van het voordeel van de vergoeding uitgesloten: de verplichtingen ontstaan uit de eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen van de eigenaar zelf.

Onze wet van 28 november 1928 heeft eveneens het beginsel der algehele aansprakelijkheid als regel aangenomen. Inderdaad, par. 1 van art. 6 verklaart de eigenaar persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen en burgerlijk verantwoordelijk voor de handelingen van de kapitein en het scheepsvolk in de uitoefening van hun respectieve diensten en tevens gehouden voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in dezelfde voorwaarden. Aldus mocht de wet zich beperken tot het opsommen in par. 2 van hetzelfde artikel van de schuldvorderingen van dewelke de eigenaar zich op beperkende wijze kan bevrijden.

* * *

28. Aldus was, na een kwart-eeuw besprekingen, de eenmaking op het internationaal vlak louter theoretisch: de meeste bepalingen waren het voorwerp van heftige kritiek en vonden weinig praktische toepassing. Inderdaad, de grote zeemogendheden zoals de Verenigde Staten, Engeland, Nederland, Italië en Japan hebben er zich van onthouden de Overeenkomst te bekrachtigen⁽⁴³⁾. Allen bleven nochtans bij hun streven en betrachtingen om op dat gebied eenvormigheid te bereiken, rekening houdend met het praktisch nut. Zelfs degenen die overtuigd waren van de hogere waarde van hun beperkingsstelsel waren tot toegeving bereid wegens de ernstige schade die de toepassing van vreemde wetten hun ingeval van wetsconflicten bezorgde.

Een gelijkvormige oplossing drong zich op, te meer daar in 1952 te Brussel een internationale Overeenkomst werd aangenomen op het bewarend scheepsbeslag dat elke schuldeiser toeliet, niet alleen beslag te leggen op het schip waarop de maritieme aanspraak betrekking had, maar ook op enig ander schip van de reder-schuldenaar, op voorwaarde dat deze laatste op het ogenblik dat de schuldvordering ontstaat er de eigenaar van was⁽⁴⁴⁾.

Door deze Overeenkomst was men er in geslaagd de uiteenlopende belangen van schuldeisers en reders overeen te brengen: de eersten streefden de veralgemening van het bewarend beslag na om hun waarborgen te verstevigen, terwijl de anderen zich verzetten tegen de belemmeringen van de zeehandel door tergende beslagleggingen ingeval van betwiste schuldvorderingen of schulden vreemd aan de expeditie.

Ingevolge de naleving van de nieuwe Overeenkomst moest men zich verwachten, aldus M. Ripert ter gelegenheid van de Diplomatieke Conferentie te Brussel in 1957, aan scherpe en onoverzichtelijke interna-

tionale conflicten, vermits het schip in een vreemde haven aan de ketting kon gelegd worden waar het onder toepassing van de nationale wet zou vallen.

Er kon zeker geen sprake zijn het geldende stelsel van de optie te handhaven, noch dit van het abandon in natura aan te nemen, vermits beide stelsels tot de bijna absolute niet-aansprakelijkheid van de reder konden leiden.

Het was anderzijds duidelijk geworden dat het vruchteloos was te pogen de twee tegenover elkaar staande stelsels te verzoenen, op risico in de vergissingen en de verwikkelingen van de vorige Overeenkomst te hervallen.

De Belgische en de Italiaanse suggesties om de beperking van de aansprakelijkheid te vestigen op een bepaalde quotiteit van de werkelijke waarde van het vaartuig — het niet aan de schuldeisers vervallen verschil vertegenwoordigend van de forfaitaire minderwaarde ondergaan door het schip bij het ongeval — kon een voldoende waardevastheid bieden en dus een aanvaardbare oplossing, zo de schatting van het schip was gedaan geworden in de thuishaven en niet in de veranderlijke haven waar de reis aanvangt. Dit zou het voordeel geboden hebben de risico's van de reder in verhouding te brengen tot de werkelijke belangen welke bij de expeditie betrokken zijn⁽⁴⁵⁾.

29. Op de Conferentie van Brighton in 1954 deed de Britse Vereniging voor Zeerecht het stelsel der forfaitaire beperking aanvaarden.

Niettegenstaande de uitdrukkelijke tegenkanting der Verenigde Staten die hun eigen wetgeving wilden opdringen, werd het stelsel in 1955 te Madrid voorgesteld en gestemd.

Op grond van het ontwerp vastgelegd te Madrid werd vervolgens op 10.10.1957 door de Brusselse Diplomatieke Conferentie een *nieuwe overeenkomst* aangenomen die deze van 25 augustus 1924 moet vervangen.

Deze laatste had de beperking in natura reeds vervangen door de beperking in waarde: de nieuwe Overeenkomst zou bovendien deze werkelijke waarde van het schip nog vervangen door zijn absolute forfaitaire waarde berekend op de tonnenmaat. Dusdoende ontweek zij alle verwikkelingen, zowel op het stuk van de schatting zelf als op het stuk van de vaststelling van het tijdstip en de plaats dezer, tevens alle moeilijkheden die voortkomen uit de waardevermindering ingevolge opeenvolgende schadegevallen.

Dit stelsel is buitengewoon eenvoudig en praktisch. Het neemt als basis aan de tonnenmaat van het schip en stelt dus de eigenaar in de mogelijkheid bij voorbaat en met zekerheid het bedrag zijner aansprakelijkheid te berekenen. Het feit dat deze in de loop van de reis na elk ongeval opnieuw van kracht wordt binnen de gestelde perken, vormt geen enkel bezwaar vermits de meeste verzekeraars ertoe bereid zijn, zonder premie-verhoging, al de gebeurtenissen van de reis te dekken voor de geheelheid van de waarborg.

Deze wedersamenstelling van het risico gebeurt zelfs automatisch⁽⁴⁶⁾. Deze nieuwe regeling biedt bovendien voor al de eisers van zeeschulden het groot voordeel hun een ernstig pand te waarborgen, dat aan hen vervalt onafgezien het lot van het schip. Er zal dus nooit meer sprake zijn van een algehele niet-aansprakelijkheid, want men neemt niet meer in aanmerking de waarde van het schip na de gebeurtenis die aanleiding gaf tot schadevaststelling, wanneer het schip volledig kan verloren zijn, maar wél zijn waarde vóór de reis, d.w.z. in zijn ongehavende toestand die forfaitair wordt bepaald.

Misschien is het nogal willekeurig de omvang van de aansprakelijkheid van de eigenaar, en bijgevolg het pand van zijn schuldeisers, afhankelijk te stellen van de tonnenmaat van het schip, zonder rekening te houden met het werkelijk gevaar dat het schip voor de scheepvaart kan betekenen. Deze kritiek geldt veeleer en zelfs nog meer ten opzichte van het stelsel dat steunt op de werkelijke waarde van het schip, want de aansprakelijkheid van de eigenaar van een oud en slecht onderhouden schip die evenredig is aan de waarde ervan, zou kleiner zijn alhoewel hij onbetwistbaar een groter gevaar oplevert.

Het stelsel kan anderzijds onrechtvaardig voorkomen waar het generlei rekening houdt met het verschil in waarde dat er kan bestaan tussen twee schepen van een zelfde tonnenmaat. Het vast bedrag is inderdaad een abstract gemiddelde, dat over het algemeen lager ligt dan de werkelijke waarde en dus de eigenaar van kleine maar waardevolle schepen ten goede komt. Is dit niet een maatregel die het bouwen van nieuwe en goed uitgeruste schepen bevordert? Het bedrag van het forfait afhankelijk stellen van het type der schepen zou een bron geweest zijn van nieuwe en nutteloze moeilijkheden.

Onbetwistbaar is de tonnenmaat, bij de schatting van de omvang der aansprakelijkheid van de eigenaar, het meest objectief en geldend bestanddeel in zover het forfaitair bedrag de werkelijke waarde van een middelmatig schip benadert.

Nochtans, ten einde de betrachte gelijkheid en eenvormigheid te kunnen verzekeren, komt het *eenparig aanvaarden van een algemene regel op de scheepsmeting* mij voor als de onmisbare aanvulling van deze nieuwe Overeenkomst. Inderdaad, vermits de aansprakelijkheid wordt berekend op de tonnenmaat, is de scheepsmeting ter bepaling van de scheepsinhoud wel degelijk de *basis-verrichting*. Gewis draagt de overeenkomst van 1957 er in paragraaf 7 van artikel 3 zorg voor om, op dezelfde manier zoals deze van 1924 zulks deed in haar artikel 11, de wijze te beschrijven waarop de tonnenmaat van een schip dient berekend te worden.

Het is de nauwkeurige weergave der bewoordingen van de « Merchant Shipping Act » (art. 54, gewijzigd in 1862 ter vervanging van de afdeling 504 van de Act van 1854) (47). De berekening voor zeilschepen wordt gedaan naar de netto-tonnenmaat. Voor stoomschepen en andere met stuwwerktuigen voortbewogen schepen wordt de tonnenmaat berekend door de netto-tonnenmaat te vermeerderen met het volume dat ter bepaling van de netto-tonnenmaat van de bruto-tonnage is afgetrokken van de ruimte ingenomen door de toestellen van de voortbeweging. In de tonnenmaat aldus berekend zijn de ruimten voorbehouden tot het logies der bemanning niet begrepen. Men vreesde namelijk dat, moesten zij bij de tonnenmaat gerekend worden, de Engelse reders aan de verleiding om deze ruimten bestemd voor de bemanningsleden tot het minimum te herleiden, niet zouden kunnen weerstaan (48)!

Overigens hebben de meeste landen de Engelse methode, « Moorson » genaamd, aangenomen die reeds in de « Merchant Shipping Act » van 1854 voorzien werd, en waarvan de meeteenheid bepaald is door het ton van 100 voet kubiek, hetzij 2,83 m³, maar zij passen ze ongelukkigerwijze op een verschillende manier toe.

Het ware dan ook zeer wenselijk dat de Overeenkomst strekkende tot het invoeren van een eenvormig systeem voor scheepsmeting welke te Oslo op 10 juni 1947 (49) volgens de schikkingen getroffen door de

Volkenbond op 30 juni 1939 tussen België, Frankrijk, Nederland en de Skandinavische landen afgesloten werd algemeen zou bekrachtigd en gevolgd worden, hetgeen thans geenszins het geval is (50).

Aan deze Overeenkomst werd een slotakte toegevoegd welke, ter verzekering ener eenvormige toepassing en uitlegging van de aangenomen regeling, bepaalde maatregelen voorschrijft en ondermeer een tweejaarlijkse bijeenkomst der scheepsmeters van de Verdragstaten. Het Verdrag voorziet zelfs een internationale meetbrief opgesteld in de taal van het land van afgifte.

30. Vermoedelijk zal de nieuwe Overeenkomst een einde stellen aan de zeer betwiste vraag te weten of de beperking al dan niet *van rechtswege* plaats grijpt.

Ongetwijfeld was ze, onder het oud abandonstelsel een faculteit waarvan de uitoefening een uitdrukkelijke wilsuiking onderstelde (51). Deze toestand werd, noch door de wet van 10 februari 1908, noch door die van 28 november 1928 houdende aanneming van de regels der Overeenkomst van 1924, gewijzigd.

In dergelijke zin besliste het Hof van Beroep te Brussel, door zijn arresten van 4 mei en 2 juni 1932, waarbij het Hof verklaarde dat de procedure voorzien door art. 53 van de zeewet verplichtend is (52). Het Hof kwam later op deze rechtspraak terug en bevestigde dat de beperking plaats greep onafhankelijk van de keuze (53).

De tekst van de Nieuwe Overeenkomst bepaalt thans uitdrukkelijk dat de eigenaar zijn aansprakelijkheid *mag* beperken. Met andere woorden, wanneer hij de beperking *niet* inroept, is hij gehouden tot de betaling van de geheelheid zijner schuld. Dit is eveneens het geval wanneer hij niet in staat is het fonds der beperking samen te stellen of wanneer hij failliet zou verklaard worden. Zijn schuldeisers zullen het ganse bedrag en niet het beperkt bedrag van hun schuldvordering mogen doen gelden (54).

Het komt mij dus klaarblijkend voor dat de Overeenkomst van 1957 evenenals die van 1924 het beginsel huldigt niet enkel van een *persoonlijke* maar tevens van een *onbeperkte* aansprakelijkheid (55).

* * *

31. Uit elk forfaitair stelsel rijst een dubbel probleem: in de eerste plaats de *keuze van een overal geldende waarde vaste standaard* die de scheepseigenaars van alle landen zou toelaten zich van een schuld te bevrijden door de betaling van een gelijkwaardig bedrag, ongelet de plaats en het tijdstip waarop zij zich in de verplichting bevonden de beperking van hun aansprakelijkheid in te roepen. Volgens het bedrag zelf van deze forfaitaire vergoeding dat het dichtst de waarde van het schip benadert.

32. Het eerste vraagstuk was zeker het meest kies en was de hoofdzakelijke oorzaak geweest van de mislukking van de Overeenkomst van 1924. Tengevolge van de muntschommelingen was de toestand op dit gebied ten zeerste verward. Reeds in 1947 werd op de Conferentie van het Internationaal Maritiem Comité van Antwerpen en in 1949 op deze van Amsterdam een herziening van de overeenkomst van 1924 op dit punt (56) aangevraagd.

Op de dagorde van de Conferentie van Napels in 1951 was eveneens een voorstel gebracht van Nederland strekkende tot de radikale afschaffing van de goudstandaard (57). Zo de vraag nooit in aanmerking

werd genomen was zulks omdat verscheidene afvaardigingen oordeelden dat het nodig was het probleem van de beperking der aansprakelijkheid in zijn geheel opnieuw ter studie te nemen (58).

Wanneer de «British Association» zich op de bijeenkomst te Brighton in 1954 uitsprak voor het beginsel van een forfaitaire beperking, nam ze tegelijkertijd als munteenheid de Poincaré-frank aan, d.w.z. een hoeveelheid goud van een gewicht van 65,5 milligram en een gehalte van 900/1000, die reeds met bijval werd aangewend in toepassing van de Overeenkomst van Warschau van 12.10.1929 op de luchtvaart.

Sommige deelnemers gaven de voorkeur aan de akkoorden van Bretton-Woods op het Internationaal Monetair Fonds, terwijl anderen het liever hielden met het pond, de dollar of zelfs de Zwitserse frank als waarde-eenheid. Deze laatste munt was ten andere reeds opgenomen in het voorstel van Madrid in 1955. Ware ze echter definitief aangenomen geworden men zou, door de beperking van de aansprakelijkheid opnieuw afhankelijk te stellen van muntschommelingen, in de vroegere vergissing hervallen zijn. Gelukkig keerde de Diplomatieke Conferentie van Brussel terug tot de besluiten van Brighton.

Het goud zelf wordt dus als waarde-standaard genomen en wordt omgezet in de nationale munt van de Staat waarin de beperking van de aansprakelijkheid wordt ingeroepen. (Art. 3, par. 6).

Dit is echter nog geen volmaakte standaard, daar de waarde van het goud, zoals trouwens elke koopwaar, altijd kan schommelen en zal verschillen al naar gelang de aankoop op de officiële of op de vrije markt gebeurt. Dit metaal komt echter voor als de veiligste internationale waarde en wordt overal *forfaitair bedrag*. Allen namen eensgezind aan dat als universeel betaalbaar aanvaard.

33. Het tweede probleem betrof de *bepaling van het forfaitair bedrag*. Allen namen eensgezind aan dat het bedrag van 8 pond sterling per eenheid van de scheepstonnenmaat niet meer voldeed aan de werkelijkheid ingevolge de aanzienlijke stijging van de waarde der schepen en hun lading. Ook dat het niet meer dan billijk was dat aan de schuldeisers een waardevol pand werd gewaarborgd tot het beloop van een bedrag dat de werkelijke waarde ervan benadert.

Volgens de studie «Fairplay», verschenen in de «Journal de la Marine Marchande» van 21 februari 1952, zou de werkelijke waarde van één netto-registerton van een schip van het type «Standard» van 9.500 ton, uitgerust met een Diesel-motor van 3.000 P.K. en ongeveer 10 jaar oud, 108 pond sterling bedragen (59). Het was dus zeker niet overdreven de volle beperking te bepalen op 74 pond sterling of 3.100 Poincaré-frank, samengesteld uit twee fondsen, het ene van 24 pond sterling of 1.000 Poincaré-frank voor de stoffelijke schade en het andere, belangrijker, van 50 pond sterling of 2.100 Poincaré-frank voor de lichamelijke schade.

Inderdaad, zoals de heer Voorzitter Lilar het in zijn plechtige openingsrede ter gelegenheid van de Diplomatieke Conferentie te Brussel op 30 september 1957 beklemtoonde, beoogde de hervorming tevens een *menselijk doel*: het herstel van de lichamelijke schade dat te allen prijze moest bevorderd worden.

Onder het stelsel van het abandon in natura werd de beperking van de aansprakelijkheid tegen al de schuldeisers, zonder enig onderscheid ingeroepen. De Overeenkomst van 1924 had reeds, zoals in het Engels

stelsel, een bijkomende aansprakelijkheid voorzien ten bedrage van 8 pond sterling per ton, voorbehouden aan de slachtoffers van scheepsrampen en verschuldigd bij iedere gebeurlijkheid. Was deze bijkomende vergoeding ontoereikend dan konden zij voor het meer verschuldigde samen met de schuldeiser voor stoffelijke schade in rechte optreden tot de verdeling van de basis-vergoeding.

De nieuwe Overeenkomst van 1957 behield niet enkel dit gunstregiem maar bepaalde daarenboven, voor de regeling van lijfschade, hogere forfaitaire bedragen dan voor de regeling van de zaakschade. Deze voorkeur-behandeling beantwoordde aan de algehele betrachtning van de rechtspraak om de vergoeding toegerekend uit hoofde van verlies van mensenlevens en lichamelijke letsels aanzienlijk te verhogen en moest er tevens de parlementen toe brengen gemakkelijker de nieuwe Overeenkomst goed te keuren die hen zou onderworpen worden.

Daarentegen wordt deze bijkomende vergoeding voor lichamelijke letsel, zoals trouwens reeds voorzien in de Overeenkomst van 1924, art. 7, al. 3, in beginsel geweigerd aan de leden van de bemanning; echter, wanneer de Overeenkomst van 1924 de regeling dezer vergoeding aan de nationale wet overliet, sloot de nieuwe Overeenkomst de beperking van de aansprakelijkheid op dit punt slechts uit wanneer de nationale wet dit verbood of toeliet voor een hoger bedrag dan de forfaitaire vergoeding door de Overeenkomst bepaald.

34. Ten einde een al te verminderde aansprakelijkheid te vermijden en altijd een billijke minimum-vergoeding te verzekeren, worden schepen van minder dan 300 ton gelijkgesteld met die van 300 ton. Deze uitzondering, die aanvankelijk eveneens bedoeld was voor schepen van 500 ton, lokte vanwege veel deelnemende Staten, tegenkanting uit. Immers, zij waren beducht voor de last welke deze wanverhouding in de aansprakelijkheid ten opzichte van de werkelijke tonnenmaat zou betekenen voor de kleine rederijen.

Derhalve hadden zij voorgesteld de schepen van geringe tonnenmaat uit de Overeenkomst te sluiten. Tegenstanders waren hoofdzakelijk de Scandinavische landen, die een belangrijke vloot van vissers- en kustvaartuigen telden, en waarbij Italië, Spanje en Portugal zich hadden aangesloten.

Nederland, wiens koopvaardijvloot in 1955 nochtans 1285 eenheden telde, waaronder er niet minder dan 754 van een tonnenmaat van minder dan 500 ton, oordeelde integendeel dat deze uitsluiting niet kon volgehouden worden en dat de eigenaars van kleine schepen er de eerste slachtoffers zouden van zijn, vermits zij hun aansprakelijkheid niet zouden kunnen beperken, die in het geval van aanvaring even belangrijk kon zijn als die van een transatlantiek. Men stelde echter voor de minimum-basis van 500 ton te verminderen tot 300 ton. Dit laatste cijfer werd in het sluitingsprotocol van het voorstel van Madrid aangenomen, evenwel met het voorbehoud dat het aan de verdragstaten toegelaten is aan de eigenaars van dergelijke schepen de keuze te laten tussen de forfaitaire beperking van de Overeenkomst of de beperking tot de waarde van het schip op het ogenblik van de gebeurtenis waarin de schuldvordering haar oorsprong vindt.

Gelukkig werd deze keuze, die een terugkeer betekende naar de tekortkomingen van het oude stelsel, in de definitieve tekst der Overeenkomst van Brussel niet opgenomen.

35. Wat de zekerheid betreft welke de eigenaar aan zijn schuldeisers moet bieden heeft de nieuwe Overeenkomst van 1957 in haar artikel 5 geen enkele belangrijke wijziging gebracht aan het huidig regime. Zij heeft er zich toe beperkt een middel te scheppen ter mildering van de nadelen voortvloeiende uit de toepassing van de Overeenkomst van Brussel van mei 1952 op het bewarend scheepsbeslag.

De Overeenkomst van 1924 houdt voor de eigenaar generlei verplichting in aan de schuldeiseres het aanbod te doen van het beloop van zijn beperkte aansprakelijkheid noch een overeenstemmend bedrag in consignatie te stellen. Evenwel kunnen de schuldeisers bewarend beslag doen leggen op het schip en zal de eigenaar slechts de handlichting van dit beslag kunnen bekomen door borgstelling zonder dat zulks daarom kan uitgelegd worden als een erkenning van de aansprakelijkheid.

De voorwaarden van deze borgstelling werden geregeld. Er wordt namelijk bepaald dat, zo de borgstelling gedaan werd tot het beloop der volle aansprakelijkheid, zij aan al de schuldeisers ten goede komt en het schip vrijstelt; er kan door een andere schuldeiser die tot dezelfde massa behoort, geen beslag meer gelegd worden. Verder voorziet de Overeenkomst dat, indien de gegeven waarborg onvoldoende is, of indien meerdere waarborgen opeenvolgend geëist worden, men, door akkoord der schuldeisers of door rechterlijke beslissing, zal vermijden de aansprakelijkheidsbeperking te overschrijden.

Het ligt voor de hand dat dit gevaar latend is zo de vorderingen aanhangig worden gemaakt bij rechtscollages van verschillende Staten. Het beginsel, vervat in par. 4 van art. 8, volgens hetwelk de eigenaar de aangeboden waarborgen en de in het buitenland gedane betalingen kan invoeren, zal niet kunnen beletten dat de volle beperking zal overschreden worden indien er daaromtrent generlei overeenkomst tussen de belanghebbende Staten bestaat.

36. De nieuwe overeenkomst heeft niets veranderd aan de eventuele verplichting welke de eigenaar kan hebben een waarborg te bezorgen onder vorm van borg of betaling in specien tot handlichting van de inbeslag-neming van zijn schip, en die zal dienen ter schadeloosstelling van zijn schuldeisers in geval zijn aansprakelijkheid weerhouden wordt. Ze heeft echter de mogelijkheid voorzien dat de eigenaar, die zijn aansprakelijkheid heeft erkend, of die als dusdanig wordt verklaard, zich kan bevrijden door de vestiging van een *beperkingsfonds* (art. 2-2).

Dit is een manier van algehele betaling van schulden ontstaan uit een zelfde gebeurtenis.

De oprichting van dit beperkingsfonds, met de praktische uitwerkselen die eraan verbonden zijn, moet dus in de toekomst beletten dat de reder in de noodzakelijkheid zou gebracht worden, ter gelegenheid van één zelfde gebeurtenis, meerdere malen het bedrag, tot welks beloop hij voornemens is zijn aansprakelijkheid te beperken, ter beschikking van zijn schuldeisers te stellen ten einde in verschillende landen de handlichting van opeenvolgend beslag te bekomen.

De Overeenkomst van 1924 had zulks niet kunnen beletten. Dit gevaar ging nog toenemen met het in werking treden van de Nieuwe Overeenkomst van Brussel van 10 mei 1952 op het bewarend beslag. Inderdaad, alhoewel deze Overeenkomst het recht van beslag beperkt tot de wél bepaalde schuldvorderingen en de uitvoering weigert van opeenvolgend beslag voor een zelfde schuldvordering, laat ze niettemin

behoudens uitzonderlijke gevallen, de titularissen ervan toe hun recht te doen gelden op al de schepen toebehorend aan de schuldenaar, zelfs op de schepen waarop de schuldvordering geen betrekking heeft.

Reeds was, in zekere mate, de Engelse rechtspraak aan deze bezwaren tegemoet gekomen door te beslissen dat de reder, die zich in het buitenland in de verplichting zou bevonden hebben een schuldeiser te voldoen, die normaal in de massa gelijkgerechtigd is, in de rechten van deze gesubrogeerd was tot beloop van de door hem betaalde som.

Het praktisch resultaat was dat de beperking van de aansprakelijkheid in werkelijkheid voorbijgestreefd was, want de reder kon nooit de algeheelheid van de gedane betaling terugvorderen. Overigens, werden de schuldeisers verschillend behandeld, naar gelang zij erin gelukt waren zich afzonderlijk te doen betalen in een ander land dan dit waar de beperking was ingeroepen.

Onder het nieuw stelsel is dergelijk onderscheid uitgesloten vermits de eigenaar, wiens aansprakelijkheid aangenomen of vastgesteld wordt, zich eens en voor altijd kan bevrijden door de vestiging van een beperkingsfonds, dat hem tegen elk nieuw beslag vrijwaart.

Evenwel, in tegenstelling met het Ontwerp van Madrid, beschouwt de Overeenkomst van Brussel de samenstelling van dit fonds niet als een onontbeerlijk voorbeding tot het voordeel der beperking. Dit is volkomen logisch, vermits zij in art. 1-7 bevestigt dat het invoeren der aansprakelijkheidsbeperking door de eigenaar daarom nog niet de erkenning van deze aansprakelijkheid betekent, terwijl integendeel de samenstelling van een beperkingsfonds een manier is om zich van een gevestigde aansprakelijkheid te bevrijden.

Overigens, zoals Mr. Van Ryn het verklaarde, de eigenaar heeft geen enkele reden om daartoe zijn toevlucht te nemen, indien ten gevolge van een schuldige aanvaring waardoor enkel materiële schade werd veroorzaakt, hij slechts één enkel schuldeiser dient te vergoeden. Hij zal in dit geval de veroordeling ondergaan volgens de vormen voorgeschreven door de plaatselijke wet en binnen de perken door de Overeenkomst bepaald ⁽⁶⁰⁾.

De toestand is echter gans anders wanneer hij zich ten gevolge van één zelfde gebeurtenis tegenover meerdere schuldeisers bevindt, die, op grond van de nieuwe Overeenkomst op het scheepsbeslag, ertoe gemachtigd zijn op gelijk welk zijner schepen in een der verdragstaten beslag te doen leggen.

In dit geval heeft hij er alle belang bij een beperkingsfonds samen te stellen tot *beloop zijner aansprakelijkheidsbeperking*, dat aan al de betrokken schuldeisers voorbehouden wordt en dat hem aldus toelaat aan opeenvolgend beslag te ontsnappen, in welk geval hij meerdere borgen zou dienen te stellen. Echter, om nuttige resultaten te kunnen opleveren, moest deze instelling officieel in al de landen-onder-tekeners erkend en aangenomen worden. Daarom heeft de Overeenkomst er de voorwaarden en de uitwerkselen van bepaald. Zij omschrijft evenwel niet de procedure der samenstelling en der verdeling van het fonds en verwijst in dit verband naar de nationale wet van de Staat waar het fonds werd opgericht, zonder evenwel de plaats aan te duiden waar het kan samengesteld worden. Op dit stuk liet het ontwerp van Madrid aan de eigenaar een te grote vrijheid door niet minder dan vijf verschillende plaatsen te voorzien.

Een Franse wet in voorbereiding maakt een onder-

scheid al naar gelang de reder Fransman is of vreemdeling. De eerste zal het beperkingsfonds moeten vestigen in de immatriculatie-haven van het schip, terwijl de tweede de keuze heeft tussen de plaats van de gebeurtenis waaruit de aansprakelijkheid ontstaat of de plaats waar het beslag wordt gelegd. De bevoegde rechtbank is altijd die van de plaats waar het fonds werd opgericht ⁽⁶¹⁾.

In België kunnen de wet van 28 november 1928 en meer bepaald de artikelen 53 en volgende aan de voorschriften van het nieuw stelsel aangepast worden.

37. In verband met de bepaling van de schuldvorderingen met beperkte aansprakelijkheid is de nieuwe Overeenkomst van 1957 trouw gebleven aan de Engelse opvatting van de beperking en houdt zij zich nog aan de opsomming. De tekst is nochtans zakelijker en meer bevattelijk. In tegenstelling met de vroegere Conventie die acht categorieën van schuldvorderingen voorzag, somt de nieuwe Conventie slechts drie soorten zeeschuldvorderingen op welke tot beperking aanleiding kunnen geven.

1) deze der eerste categorie worden bepaald volgens het criterium van de plaats waar de schade zich voordeed: zij ontstaan hetzij uit het overlijden of uit de lichamelijke letsels van de personen, hetzij uit het verlies of de schade ondergaan door de goederen welke zich aan boord van het schip bevonden om vervoerd te worden.

2) Voor de tweede categorie neemt de Overeenkomst in aanmerking enerzijds de aard van de aanstelling, anderzijds de aard van de handeling.

Zij omvatten de verplichtingen voortkomend uit de schade toegebracht aan elk ander persoon te land of ter zee of aan alle andere goederen door de daad, de nalatigheid of de fout van de kapitein, de loods of elk ander lid der bemanning of ook van elk ander persoon waarvoor de eigenaar aansprakelijk is, op voorwaarde dat in dit laatste geval de schadeverwerkende handeling of het schadelijk verzuim verband houdt met het sturen of het beheer van het schip, of met het laden of het lossen der vervoerde goederen.

Alhoewel de omschrijving zeer breed is opgevat, zal de beperking dus niet aanvaard worden wanneer de aangestelde der rederij buiten de verrichtingen der zeevaart handelt.

3) Tenslotte de derde grond van beperkte aansprakelijkheid betreft elke verplichting of wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot het lichten der wrakken van gezonken, gestrande of verlaten schepen en hun lading. Alsook elke verplichting of aansprakelijkheid ontstaan uit de schade veroorzaakt aan havenwerken, dokken en waterwegen. Op dit punt werd, op verzoek van verschillende landen, ondermeer van Frankrijk, waar het abandon in natura van het wrak aan de Staat toekomt ingevolge de wet van 12.8.1885, houdende wijziging van artikel 216 van het Wetboek van Koophandel, een voorbehoud gemaakt. De vroegere Belgische wet van 1908 bevatte een dergelijke bepaling terwijl, naar luid van het vroegere Wetboek van Koophandel, de eigenaar zich door abandon niet kon bevrijden van deze verplichting welke een persoonlijk karakter draagt.

Er dient te worden aangestipt dat de beperking, volgens de nieuwe tekst van de Overeenkomst, eveneens ten goede komt aan de eigenaars van de lading, die er ten overstaan van de openbare macht toe gehouden zijn de goederen te bergen (art. 1-I-c).

38. Zoals in 1924 was het akkoord eensgezind om het voordeel van de aansprakelijkheidsbeperking te ontzeggen aan de eigenaar voor verplichtingen voortvloeiend uit zijn persoonlijke schuld of uit de fouten van derden met zijn instemming bedreven, alhoewel het opstel van deze tekst even moeilijk was als vroeger.

Artikel 2 van de Overeenkomst van 1924 bepaalde dat de aansprakelijkheidsbeperking vastgesteld bij art. 1, namelijk in het geval van schade berokkend door de «faits ou fautes» van de kapitein en van de bemanning, niet toepasselijk was op de verplichtingen voortvloeiend uit de «faits ou fautes» van de scheepseigenaar.

Echter, terwijl in art. 1 de termen «faits ou fautes» synoniem waren van misdrijven of oneigenlijke misdrijven, beoogde art. 2 door deze bewoordingen elke schuldige gedraging van de eigenaar, of deze nu het bestanddeel uitmaakt van een onrechtmatige daad dan wel of ze gepleegd wordt tijdens de uitvoering van een verbintenis uit overeenkomst. Overigens, het voorontwerp van deze overeenkomst handelde uitsluitend over de «fautes» bedreven door de eigenaar; ten einde de tekst in overeenstemming te brengen met de Engelse wetgeving, werd de term «faute» vervangen door de uitdrukking «faits ou fautes» volgens de Engelse begrippen «actual fault or privity». ⁽⁶²⁾

Dezelfde vraag werd opgeworpen in 1957 ter gelegenheid van de bespreking van de Franse tekst van het voorstel van Madrid van 1955 dat de Engelse uitdrukking had overgenomen. Zeer terecht merkte Ripert op dat het woord «faits» niet de minste betekenis had, daar de daad zelf van de exploitatie zeker de eigenaar het voordeel van de beperking niet ontnemt. ⁽⁶³⁾ Zijn voorstel tot weglating van het woord «fait» werd aanvaard en de overeenkomst spreekt nog enkel van «fautes».

Het ware bovendien onaanvaardbaar geweest dat sommige rechtbanken onder voorwendsel van enigerlei fout bedreven door een der vertegenwoordigers van de reder in een haven waar de schadegebeurtenis zich voordoet, het voordeel der beperking zouden geweigerd hebben, wanneer er in werkelijkheid hem geen zuiver persoonlijke fout ten laste kan worden gelegd en men eenvoudig de gevolgen van een fout bedreven door om het even welke lasthebber op hem zou afwentelen. ⁽⁶⁴⁾

Dientengevolge bleek het onontbeerlijk in de tekst te verduidelijken dat het enkel een *persoonlijke* fout van de eigenaar kon betreffen.

39. Wat de aard van de fout betreft die de aansprakelijkheidsbeperking zou kunnen beletten, is het onmogelijk gebleken deze met meer nauwkeurigheid te omschrijven zonder het gevaar te lopen een vergelijk te doen mislukken. (Cf. Overeenkomst van Warschau, art. 25). Gaat het om een zware, een lichte of een allergeringste fout? Moet deze fout beoordeeld worden «in concreto» of «in abstracto»? Dit alles wordt door de Overeenkomst in het midden gelaten, zodat de nationale rechtbanken de ruimste bevoegdheid hebben bij de beoordeling of er al dan niet fout is. De Engelse rechtsgeleerden wekken ten andere de indruk niet dezelfde subtiele en genuanceerde opvattingen aan te kleven nopens het zwaarte-begrip van de fout als de juristen van het continent. Uit het geheel der voorbereidende werken tot de Overeenkomst schijnt voort te vloeien, zoals Sir Cyril Miller, lid van de Engelse afvaardiging, het beaamde, dat, wanneer de fout zeer gering is en de toegebrachte schade aanzienlijk, de rechter in sommige gevallen, de persoonlijke aansprakelijkheid van de eigenaar zou kunnen uitsluiten op

grond van de afwezigheid van enig oorzakelijk verband. De Nederlandse afvaardiging stelde dan ook maar tevergeefs voor aan de tekst «veroorzaakt door de persoonlijke fout van de eigenaar» het woord «werkelijke» toe te voegen om nog meer het vereiste causaliteitsverband te beklemtonen.

Deze onnauwkeurige omschrijving van het begrip fout bevat ontegenzeggelijk een gevaar voor ernstige betwistingen en betreurenswaardige uiteenlopende interpretaties, temeer daar in sommige landen, zoals Italië en Nederland, opzet of grove schuld alleen aanleiding geven tot onbeperkte aansprakelijkheid.

40. Tenslotte nog een andere onoverkomelijke moeilijkheid welke de Overeenkomst evenmin kon oplossen en die van aard is de nagestreefde eenvormigheid geheel en al te beletten, is de *bewijslast van de fout van de eigenaar*. Uit de besprekingen van dit vraagstuk, zowel te Madrid als te Brussel, is gebleken dat de Engelse opvatting eens te meer regelrecht indruiste tegen de Franse. Volgens de Franse opvatting, die wij delen, is het voordeel der beperking de regel van al de voorziene schuldvorderingen. Dit voordeel komt dus van rechtswege de eigenaar toe die het inroept en het behoort de schuldenaar, die met het beperkingsfonds geen genoegen neemt, het bewijs te leveren van de persoonlijke fout van de aansprakelijk verklaarde eigenaar.

In de landen van de «Common Law» integendeel moet de eigenaar, om de beperking te kunnen genieten, niet alleen bewijzen dat de schuldvordering behoort tot deze opgesomd in artikel 1, maar tevens dat de gebeurtenis waaruit zij ontstond niet veroorzaakt werd door zijn persoonlijke fout. Er wordt hem dus een negatieve bewijslast opgelegd, de «duivelse bewijsvoering» zoals de Klassieken haar noemden.

Aanvankelijk bepaalde artikel 1 dat de beperking toepasselijk was wanneer het vaststond dat de gebeurtenis welke tot de schuldvordering aanleiding had gegeven, niet veroorzaakt werd «door de daad of de fout van de eigenaar», hem dusdoende de bewijslast opleggend van de ontstentenis van de fout. Ingevolge een voorstel tot wijziging neergelegd door de Franse afvaardiging, werd de tekst van het ontwerp van Madrid aangevuld door de bepaling dat de eigenaar slechts op beperkte wijze aansprakelijk was tenzij het vaststond dat de gebeurtenis door zijn daad of fout veroorzaakt werd. Van dan af aan viel de bewijslast op de schuldeiser zelf: bij de aanneming van het ontwerp maakte de Engelse afvaardiging voorbehoud nopens het vraagstuk van de bewijslast.

Daar de Overeenkomst onmogelijk deze onverzoeerbare opvattingen kon overbruggen, hield ze zich aan de «lex fori» om te bepalen op wie de bewijslast rust: op de schuldeiser of op de eigenaar (art. 1, 6e). Aldus zullen sommige buitenlandse rechtbanken, om de slachtoffers van scheepsrampen te begunstigen, de beperking van de aansprakelijkheid aan de eigenaar mogen ontzeggen onder het voorwendsel dat hij niet het bewijs voorbracht dat hem geen fout treft.

41. Artikel 2, par. 3, al. 1 van de Overeenkomst van 1924 sluit eveneens de verplichtingen van de eigenaar ingevolge de dienstneming der bemanning en andere personen in dienst van het schip, van het voordeel van de beperking uit. Daar de Belgische wet van 1928 de tekst van deze bepaling niet weergeeft, kan, volgens ons huidige stelsel, de beperking ingeroepen worden ten overstaan der verplichtingen ontstaan uit de aanmonstering der bemanning aan boord van vreemde schepen, die niet aan de Overeenkomst onderworpen zijn. Inder-

daad, de wet van 5 juni 1938 op de overeenkomst van de scheepsdienst die op dit gebied het beginsel der wettelijke aansprakelijkheidsbeperking uitsluit (art. 87), is slechts toepasselijk op de dienstnemingen aan boord van *Belgische* schepen (art. 17) (65).

De Overeenkomst van 1957 is niet zo formeel. Volgens art. 1, par. 4c, mag de beperking van de aansprakelijkheid niet ingeroepen worden voor schuldvorderingen van de kapitein, van de leden der bemanning of van al de andere aangestelden van de scheepseigenaar die zich aan boord bevinden of wier functie verband houdt met dienst op het schip, hetzij voor de schuldvorderingen van hun erfgename-rechthebbenden, wanneer, ingevolge de wet op het dienstnemingscontract, de eigenaar niet het recht heeft zijn aansprakelijkheid ten opzichte van deze schuldvorderingen te beperken, of wanneer hij zulks slechts mag tot beloop van een bedrag hoger dan voorzien door de Overeenkomst.

Zoals M. Van Ryn het deed opmerken was het enig doel van deze bepaling te vermijden dat door de toepassing van de Overeenkomst de gebiedende nationale wetten inzake sociale wetgeving en meer bepaald de arbeidsongevallen zouden gedwarsboomd worden. (66) De Overeenkomst meende echter niet te moeten ingaan op de vraag van de «International Transport Workers Federation» van Londen, geformuleerd in haar brief van 25 september 1957 welke ertoe strekte de beperking van de aansprakelijkheid voor deze schuldvorderingen onvoorwaardelijk te verwerpen. (67)

42. Op verzoek van de Franse afvaardiging werd door de Overeenkomst, in par. 3 van art. 1, uitdrukkelijk aan de scheepseigenaar toegestaan de aansprakelijkheidsbeperking in te roepen in de gevallen waarin hij aansprakelijk zou verklaard zijn voor lichamelijke of materiële schade voorzien in par. 1, ontstaan uit de eigendom, het bezit, de bewaring of het toezicht van het schip, zonder het bewijs van zijn fout of van deze der personen voor wie hij verantwoordelijk is. Het kwam erop aan de Franse reders te beschermen tegen de noodlottige gevolgen van de Franse rechtspraak die uit vijandigheid ten opzichte van het abandonstelsel en zijn onaantvaardbare gevolgen, haar toevlucht genomen had tot een reeks pragmatische handelwijzen, die de Franse reders op het gebied der internationale mededinging in een nadelige positie brachten ten overstaan van hun buitenlandse collega's.

Zij begon met de weigering sommige vaartuigen (68) en wrakken als schip te erkennen en bepaalde handelingen van de reder uit te leggen als een stilzwijgende verzaking van het abandonrecht. (69) Vervolgens poogde ze in hoofde van de reder enige fout te ontdekken die, in samenloop met de daad van de kapitein, aanleiding gaf tot de verwerkelijking van de schade om ze beiden solidair en onbeperkt aansprakelijk te verklaren.

Tenslotte hebben sommige rechterlijke uitspraken enerzijds toepasselijk verklaard op de zeevaart, het beginsel vervat in art. 1384, (70) par. 1 Burg. Wetb., zoals het Franse Hof van Cassatie interpreteert «een vermoeden van aansprakelijkheid uit hoofde der zaken welke men onder zijn toezicht heeft». (71). Aan de andere kant hebben zij beslist dat de reder, in zijn hoedanigheid van committent, als de gerechtelijke bewaarder van het schip moet beschouwd worden, daar de kapitein als aangestelde slechts de stoffelijke bewaarneming verzekert. (72)

Dientengevolge werd de reder veroordeeld niet als burgerlijk aansprakelijke partij maar als persoonlijke bewaarder van het schip, zonder abandon te kunnen inroepen, zoals voorzien in het artikel 216 van het Burg. Wetb. waarvan het voordeel voorbehouden was

voor de aansprakelijkheid opgelegd aan de eigenaar wegens de daden van de kapitein. (73)

Hij werd in beginsel, op grond van het art. 1384 Burg. Wetb., onbeperkt aansprakelijk beschouwd voor elk zee-ongeval, zonder dat het zelfs noodzakelijk was, zoals de Belgische rechtspraak zulks vereist, een gebrek van de zaak vast te stellen waarover hij het toezicht had, en hij kon deze objectieve aansprakelijkheid slechts ontgaan door het bewijs te leveren van de overmacht in haar engste zin. Ten einde zichzelf te bevrijden moest hij er toe komen zijn kapitein te doen veroordelen, daar slechts *alleen* in dit geval het art. 216 Burg. Wetb. toepasselijk werd. (74)

43. Terwijl de Overeenkomst van 1924 de beperking toeliet ten opzichte van schuldvorderingen in verband met hulp en berging alsook ten opzichte van de bijdragen van de eigenaar in de gemeene averij, sloot deze van 1957 uitdrukkelijk al deze schuldvorderingen uit (art. 1, par. 4 a). Het was logisch hen op dezelfde wijze te regelen: immers, het heeft weinig belang of de berging van het schip te danken is aan de tussenkomst van derden of aan opofferingen van de kapitein. Overigens, het vroeger stelsel behandelde reeds deze titularissen op een verschillende manier dan de andere schuldeisers tegen wie de beperking kon ingeroepen worden mits in hunnen hoofde deze beperking te bepalen op de volle waarde van het schip, zijn toebehoren en de vracht, zelfs indien deze waarde het totaal bedrag van 1400 F per ton overschreed. Men oordeelde dat het onrechtvaardig was dat de eigenaar die zijn schip had kunnen behouden dank zij verleende hulp, berging of opofferingen, zich van de uitbetaling van de desbetreffende vergoedingen kon kwijten door de betaling van een bedrag dat eventueel onder de geredde waarde lag. De opstellers van de nieuwe Overeenkomst gingen nog verder en sloten deze schuldvorderingen van het voordeel der beperking uit, daar overigens, in al de maritieme staten de hulp- en berglonen in geen geval de waarde der geredde zaken mogen overtreffen, terwijl de bijdrage tot de gemene averij, een gunstig gevolg vereist en berekend is op de waarde van het schip in de loshaven.

44. Wat betreft de personen die zich op de aansprakelijkheidsbeperking mogen beroepen vermeldt de nieuwe Overeenkomst in haar art. 6, par. 2 terzelfdertijd de bevrachter, de reder, en de reder-zaakvoerder, net als art. 10 van de Overeenkomst van 1924 de reder-niet-eigenaar en de hoofdbevrachter in staat stelt ervan te genieten.

Nochtans heeft geen der overeenkomsten de quaestie te weten *in welke gevallen de scheepseigenaar aansprakelijk is wegens handelingen of verbintenissen van de kapitein, opgelost*; ook niet in welke gevallen deze aansprakelijkheid versterkt of verdrongen wordt door die van de reder-bevrachter onder een «time-charter». Deze problemen blijven onder de uitsluitende bevoegdheid der nationale wetten, zoals zij door de nationale rechtbanken worden uitgelegd.

Het enig doel van deze bepalingen is dus aan deze exploitanten de mogelijkheid te bieden beroep te doen op de aansprakelijkheidsbeperking in het geval dat hun nationale wet hen aansprakelijk zou stellen in de plaats van de eigenaars. Aldus zal hun toestand, zoals deze van de eigenaar zelf, steeds verschillen naargelang het land van herkomst en zullen de voorwaarden der mededinging onder de reders daarbij niet bevorderd worden.

Art. 126 W.Kooph. kende het abandon enkel toe aan de eigenaar, die overigens alleen burgerlijk aanspra-

kelijk verklaard werd voor de handelingen en verbintenissen van de kapitein. De reder-niet-eigenaar had er dus geen enkel belang bij deze beperking in te roepen vermits hij in beginsel geen aansprakelijkheid opliep. (75).

M. Smeesters (D.I., nr 96) is van mening dat in al de gevallen de eigenaar principieel nog alleen en ten volle aansprakelijk blijft ten overstaan van de bestemmelingen zowel onder aquiliaans als onder contractueel oogpunt, en dat de reder-niet-eigenaar nooit in de noodzakelijkheid zal verkeren gebruik te maken van het voordeel dat art. 47, par. 11 van de zeewet hem verleent. (76). Inderdaad, zowel art. 216 Wtb. Kooph. als art. 46 van onze zeewet verklaren: de eigenaar, zonder uitzondering en zonder onderscheid, de enige burgerlijk aansprakelijke wat betreft de handelingen van het scheepspersoneel terwijl het bevrachtingscontract voor derden een «res inter alios acta» is. Volgens hem zou de keuze van de kapitein door de bevrachter niets aan de toestand veranderen; immers, art. 1384 B.W. zou niet aan de grondslag liggen van deze aansprakelijkheid terwijl deze keuze slechts kan gebeuren op grond van een afvaardiging van de eigenaar. Het zou aldus aan de eigenaar behoren zich in de charterpartij een eventueel verhaal voor te behouden tegen de bevrachter ten einde zich te doen vergoeden voor de schadelijke gevolgen van deze aansprakelijkheid. Derden zouden in hoofde van de bevrachter slechts een rechtstreekse vordering kunnen doen gelden wanneer deze laatste zelf een fout pleegt of deelneemt aan een fout van de kapitein. Deze theorie wordt eveneens voorgehouden door een gedeelte van de rechtsleer en van de rechtspraak. (77)

45. Wanneer echter, ten einde dergelijke niet-aansprakelijkheid en de onbillijkheid van het aan de eigenaar toegekende abandonrecht te keer te gaan, de Franse rechtspraak, rekening houdende met de ontwikkeling van de feitelijke toestand van de kapitein, deze laatste ging beschouwen als een aangestelde (78), verklaarde ze de reder, welke in zijn hoedanigheid van lastgever het schip had uitgerust, alleen aansprakelijk ten overstaan der bestemmelingen, terwijl ze hem anderzijds het voordeel weigerde van de beperking welke door geen enkele tekst voorzien was.

Dit verhaal tegen de bevrachter op grond van art. 1384 B.W. werd toegelaten voor zover de kapitein onder zijn gezag had gestaan. Onder dit oogpunt hechtte men minder belang aan de keuze van de kapitein dan wél aan het punt wie bevoegd was aan deze laatste te bevelen (79). Derhalve kon de aansprakelijkheid van de bevrachter evengoed verbonden worden in geval van een vervrachting «naakte romp» als bij een gewone vervrachting, waar de kapitein en de bemanning door de vervrachter worden aangeworven en betaald, op voorwaarde evenwel dat dit personeel onder diens gezag en beleid was komen te staan (80).

In Engeland houdt men zich eveneens aan het begrip «demise of the ship». De bevrachter wordt beschouwd als «temporary owner» en enige aansprakelijke, wanneer hij terzelfdertijd het technisch beleid en het zakelijk beleid van de expeditie waarneemt. Ten andere, in dit land duidt de term «owner», aangewend in de «Merchant Shipping Act», zowel aan de eigenaar als de exploitant «operator», d.w.z. de bevrachter, aan wie het beheer van de expeditie werd toevertrouwd; om elke betwisting daaromtrent uit te sluiten, heeft een akte van 1906 nader bepaald dat de «time-charterer by demise» als «owner» de aansprakelijkheidsbeperking zou mogen genieten.

Indien de Belgische rechtspraak over het algemeen aanneemt dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zoals deze voorzien wordt door art. 46, § 1 van de Zeewet een afwijking betekent op het algemeen beginsel van art. 1384 B.W. en de uitdrukking is van een regel eigen aan het Zeerecht, verklaart ze deze wettelijke bepaling nochtans toepasselijk op het zee-recht⁽⁸¹⁾ en vestigt ze op haar de aansprakelijkheid van de bevrachter in het geval dat deze de hoedanigheid heeft van committent van de kapitein en de bemanning.

Op het terrein der verbintenissen nam de rechtspraak tot nog toe aan dat de bevrachter ten overstaan van derden gehouden was wanneer deze kennis hadden van het bestaan van een «Time-charter», in welk geval zij niet op het oog zouden gehad hebben het pand vertegenwoordigd door het schip, maar het betaalvermogen van de bevrachter⁽⁸²⁾.

Evenwel, sedert het in werking treden van de wet van 28 november 1928 op de voorrechten, die aan de schuldeisers van de reder-niet-eigenaar en de hoofd-bevrachter het recht verleent hun voorrechten te doen gelden op het schip waarvan hun schuldenaar de exploitant is (art. 24, § 5), hebben sommige rechtbanken beslist dat de eigenaar gehouden bleef ten overstaan van derden wat betreft de overeenkomsten gesloten door de kapitein met betrekking tot de behoeften van het schip zelfs wanneer zij bij het sluiten van het contract er van op de hoogte waren dat het schip in «time-charter» vervracht was⁽⁸³⁾.

Zo heeft de overeenkomst van 1952 betreffende het bewarend beslag (art. 3, § 4) eveneens aan de schuldeisers van de bevrachter in «time-charter» het recht verleend beslag te doen leggen niet alleen op het schip eigendom van de vervrachter, maar ook op het vervracht schip, met uitsluiting van elk ander schip van de eigenaar die het schip heeft verhuurd.

Nochtans komt het mij voor dat deze zekerheden, onder vorm van voorrecht en beslag op het schip verbonden aan deze exploitatie, toegekend aan derden, wier schuldvordering ontstaan is uit de exploitatie van het schip, daarom nog geen juridische band schept tussen deze schuldeisers van de bevrachter en de eigenaar. Zo de overeenkomsten van 1924 en van 1957 op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar en art. 47, § III van onze Zeewet het voordeel ervan uitgebreid hebben tot de bevrachter in «time-charter», is dit om reden dat deze bevrachter tijdens de duur van het contract werkelijk handelt als eigenaar en dat hij diens exploitatie-bevoegdheid uitoefent welke hem door de scheepsbevrachtingsovereenkomst overgedragen werd.

M.i. kan de aansprakelijkheid van de kapitein en deze van de vervrachter-reder in geen geval cumulatief⁽⁸⁴⁾ en solidair zijn maar louter alternatief. Wordt de eigenaar als aansprakelijk gehouden zo moet logischerwijze de bevrachter van elke aansprakelijkheid vrijgesteld worden; integendeel, indien deze laatste werkelijk reder is geworden kan zijn aansprakelijkheid in de plaats gesteld worden van die van de eigenaar voor de schuldvorderingen die hun ontstaan vinden in een handeling of verbintenissen van de kapitein. Het is overigens hij die voordeel haalt uit de exploitatie en uit de bedrijvigheid van de kapitein⁽⁸⁵⁾. In dit geval heeft de bestemming geen enkel verhaal tegen de eigenaar die vreemd is gebleven aan de vervoerovereenkomst op cognossement en die slechts op grond van de charterpartij ten overstaan van de tijds-bevrachter aansprakelijk kan zijn. Dit veronderstelt echter dat de derde van het bestaan van die overeenkomst kennis had. Onder dit oogpunt zou de inrichting van

een stelsel van maritime berichtgevingen toelaten die overeenkomst tegenstelbaar te maken «erga omnes» en de overdracht der aansprakelijkheid in hoofde van de bevrachter voor gevolg hebben. Sommige recente wetgevingen hebben reeds een dergelijke publicatie ingevoerd en het Internationaal Maritiem Comité heeft ze eveneens op de dagorde zijner werkzaamheden ingeschreven. De feitelijke omstandigheden, namelijk de vermeldingen voorkomende op het cognossement, zullen soms toelaten te besluiten tot de aansprakelijkheid van de bevrachter als schijnbare eigenaar⁽⁸⁶⁾.

De burgerlijke aansprakelijkheid van de eigenaar op grond van art. 46 van de Maritieme Wet zou ten opzichte van derden niet kunnen in het gedrang komen voor contracten afgesloten door de bevrachter in uitvoering van de charterpartij zonder een persoonlijke daad van de eigenaar, kapitein of een hunner vertegenwoordigers⁽⁸⁷⁾.

46. Het toepassingsgebied der overeenkomst van 1957 is ruimer dan dit der overeenkomst van 1924 waar deze onder § 2 van art. 3 onder de begunstigten van de aansprakelijkheidsbeperking vermeldt: de kapitein en de leden der bemanning, zelfs wanneer de gebeurtenis die tot de schuldvordering aanleiding heeft gegeven haar oorzaak vindt in een persoonlijke fout.

Onder het stelsel van de huidige Overeenkomst van 1924 (art. 2, laatste lid) kan alleen de kapitein-eigenaar of mede-eigenaar zich beroepen op de beperking van de aansprakelijkheid en dan nog slechts voor de verbintenissen spruitend uit zijn nautische fouten, d.w.z. die hij kan begaan in zijn hoedanigheid van kapitein bij het besturen van het schip alsook voor de fouten van het personeel in dienst van het schip. Hij mag zulks niet voor zijn handelsfouten d.w.z. voor de verbintenissen voortspruitend uit de door hem afgesloten contracten en gedane verrichtingen buiten de thuishaven⁽⁸⁸⁾.

Dit nieuw voordeel toegestaan aan het maritiem personeel kwam nuttig zoniet noodzakelijk voor in het belang zelf van de scheepseigenaar die soms gedwongen was tot een aanvullende tussenkomst ter ontlasting van het scheepspersoneel, wanneer zijn schuldeisers zich tegen hen keerden om aan de aansprakelijkheidsbeperking van de eigenaar te ontsnappen. Nochtans, vervolgt art. 3 van de Overeenkomst, indien de kapitein of het bemanningslid terzelfdertijd eigenaar, mede-eigenaar, bevrachter, reder of rederzaakvoerder is, kan hij de beperking slechts invoeren voor de fouten begaan in de uitoefening van een dezer functies.

(Wordt vervolgd.)

(1) Bulletin van het Internationaal Maritiem Comité, nr. 12, blz. 103.

(2) Gilbert Gidel: «Le droit international public de la mer», deel I, blz. 3 e.v.

(3) Paul Chauveau: «Traité de droit maritime», 1958, nr. 9.

(4) Georges Ripert: «Droit maritime», deel I, nrs 52 e.v. Paul Chauveau: op. cit., nrs 5 e.v. — *Contra*: Julien Bonbecase: «Le particularisme du droit commercial et maritime», Bordeaux, 1871; Julien Bonbecase: «Le droit maritime, son particularisme, son domaine d'application et sa méthode d'application», 2e uitgave, 1931; Julien Bonbecase: «Droit maritime international et droit maritime universel» (Simple constatations de fait), in *Revue de droit maritime comparé*, 1932, deel XXVI, blz. 1 e.v.

(5) J.M. Pardessus: «Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle», deel I, nr 2.

(6) Michel de Juglart: «Le particularisme du droit maritime», *Rec. Dall.*, 1959, *Chronique XXVII*.

(7) Torquato Giannini: «Vers l'unification de la responsabilité du transport maritime et aérien», in «Revue générale de l'air» 1949, blz. 334 e.v. — Bulletin van het Internationaal Maritiem Comité, (Conferentie van Amsterdam 1949), nr 104.

(8) Michel de Juglart: «Traité élémentaire de droit aérien», 1952.

- (9) Georges Ripert: op. cit., deel I, nrs 70 e.v.
- (10) Georges Ripert: «Le régime démocratique et le droit civil moderne», nrs 198 e.v.; «Ebauche d'un droit civil professionnel», in «Etudes Capitant» 1938; L. Josserand: «Sur la reconstitution d'un droit de classe», D.H., 1937, blz. 1; L. Josserand: «La renaissance de la faute lourde sous le signe de la profession», D.H., 1939, blz. 274; Jean Dabin: «Droit de classe et droit commun», - Introduction à l'étude du droit comparé. Recueil en l'honneur d'Eduard Lambert deel III, blz. 66.
- (11) Baron Vander Feltz: «Eenvormig recht met betrekking tot de beperkte aansprakelijkheid van de reder», R.W. 1954-1955, kol. 450.
- (12) Henri De Page: «Traité élémentaire de droit civil», deel III, nrs 112 en 113 bis.
- (13) Henri De Page: op. cit., deel I, nr 131; deel V, nrs 824 en 1162; deel VI, nr 359 en verwijzingen.
- (14) Henri De Page: op. cit., deel V, nr 1162 B, verwijzingen en noot.
- (15) Zwitsers Wetboek der Verbintenissen, art. 43; Nederlands Burgerlijk Wetboek, art. 1406; Meijers: «La révision du code civil néerlandais», J.T., 1955, blz. 87, kol. 1; «East Air Lines Reunion Trust», Rev. Crit. Dr. Int. Priv., 1956, nr 466.
- (16) David Simon: «Responsabilité civile et risque professionnel», 1958; Henri De Page: op. cit., deel II, aanvulling nr 934.
- (17) Georges Ripert: op. cit., deel II, nrs 1229, 1230 en 1235.
- (18) Georges Ripert: «La responsabilité des propriétaires de navires et l'unification internationale du droit maritime» D.M.F., 1954, blz. 704.
- (19) Paul Chauveau: op. cit., nr 467; Georges Ripert: «Droit maritime», deel II, nr 809; Lyon-Caen et Renault: «Traité de droit commercial», deel V, nr 188 bis.
- (20) Henri De Page: op. cit., deel II, nrs 986 en 988.
- (21) Bulletin van het Internationaal Maritiem Comité, nr 1, blz. 75; J. Dr. Int. Comp., 1897, blz. 690; R. Verneaux: «Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime», Rev. Pol. et Parl., 1897, blz. 133.
- (22) von Spee: «Mémoire présenté à la Conférence d'Anvers», Bull. Mar. Int., nr 3, blz. 33.
- (23) Bull. Int. Mar. Com., nr 11, blz. 66; Haralambides in Rev. Dr. Mar. Comp., 1931, blz. 21 e.v.
- (24) Victor Jacobs: «Le droit maritime belge», deel II, nr 837; C. Smeesters: «Eléments de droit maritime belge», deel II, nr 882; Smeesters et Winkelmolen: «Droit maritime et fluvial», deel II, nr 1114; Arthur Desjardins: «Traité de droit commercial maritime», deel VII, nr 1561.
- (25) Victor Jacobs: op. cit., deel II, nr 890.
- (26) C. Smeesters: op. cit., deel II, nr 909; Lyon-Caen et Renault: op. cit. deel VI, nr 1392; Ripert: op. cit., deel II, nr 1290; Danjon D.: «Traité de droit maritime», deel V, nr 1587.
- (27) Reg. 11.4.1870, D.P., 1872, I, 54; Rouen 23.12.1925, 28.4.1926 en 12.5.1926, Rev. Dr. Mar. Comp., deel XV, blz. 417, noot Ripert; Pau 23.5.1953, D.M.F., 1953, blz. 564.
- (28) Processen-verbaal der Diplomatieke Conferentie van Brussel 1910, Verslag Louis Franck, blz. 178.
- (29) Claire Legendre: «La responsabilité limitée du propriétaire de navire», Proefschrift, Parijs, 1940; H. Fromageot: «Rapport sur les Congrès de Gènes», Bull. Soc. Lég. Comp. 1892-1893, blz. 81.
- (30) Smeesters et Winkelmolen: op. cit., deel I, nr 106.
- (31) Wet dd. 10.11.1908 houdende wijziging van art. 216 Kooph.
- (32) Beltjens: «Droit commercial», deel IV, blz. 143.
- (33) Georges Ripert: op. cit., deel II, nr 1255; Henri De Page: op. cit., deel VI, nr 729, opmerking 2.
- (34) Kooph. Antwerpen 29.11.1954, J.A., 1955, blz. 429; Brussel 10.1.1957, J.A., 1957, blz. 211.
- (35) Smeesters et Winkelmolen: op. cit., 2e uitg., deel I, blz. 139; Bull. Int. Mar. Com., nr 11, blz. 16.
- (36) Smeesters et Winkelmolen: op. cit., deel I, nr 135.
- (37) Paul Chauveau: op. cit., nr 501.
- (38) Claire Legendre: op. cit., blz. 181.
- (39) Henri De Page: op. cit., deel III, nr 792, blz. 643.
- (40) Paul Chauveau: «Les conventions portant loi uniforme», Clunet 1956; Jus Gentium 1956, noot onder Cass 22.2.1956.
- (41) Contra: Smeesters et Winkelmolen: op. cit., nr. 122, blz. 176.
- (42) Gent 6.6.1961, J.A., 1961, blz. 427 - R.W. 1961-1962, kol. 1151.
- (43) Staat der bekrachtigingen, Cleveringa, «Zeerecht», 1961, blz. 229.
- (44) Asser in N.J.B., 1953, blz. 755 tot 759 en 777 tot 781.
- (45) Voorstellen gedaan tijdens de vergadering van 12.12.48 door de Commissie der Goud-clausule van het Internationaal Maritiem Comité te Antwerpen. Bull. Int. Mar. Com., nr 104; M.F. Marquet: «Conférence de Bruxelles de 1924 sur la limitation de la responsabilité civile des armateurs et transporteurs maritimes», Bull. Ass., 1952.
- (46) Skandinaafse, Britse, Amerikaanse en Franse verzekeringspolislen.
- (47) Merchant Shipping Act, art. 54 gewijzigd in 1862 ter vervanging van afdeling 504 van de Akte van 1854.
- (48) Processen-verbaal der Diplomatieke Conferentie van Brussel van 1922, blz. 228.
- (49) Tractatenblad 1955, nr 52; Bull. Int. Mar. Com., 1957, nrs 6769-6772.
- (50) Staat van bekrachtigingen: Noorwegen 9.1.48; IJsland 15.10.48; Nederland 12.10.49; Denemarken 12.9.54; Zweden 30.9.54; Finland 19.5.55; Frankrijk 20.6.56; (Franse overzeese gebieden) 6.11.56; Cambodja 18.8.57; West-Duitsland 7.6.58; Israël 29.10.58; Polen 15.1.62.
- (51) Cass. fr. 31.7.1899, Rev. Int. Dr. Mar., deel V, blz. 300.
- (52) J.A., 1932, blz. 41 en 305.
- (53) Brussel 26.3.1954 en 10.1.1957, J.A., 1954, blz. 195 en 1957, blz. 211.
- (54) Verklaring Van Ryn, Diplomatieke Conferentie van Brussel, 1957, blz. 108.
- (55) Wet dd. 10.2.1908, Ministerie van Justitie, Zitting Kamer van 21.11.1907; Wet dd. 28.11.1928, Memorie van toelichting, Pas. 1928, blz. 476.
- (56) Carlo Van den Bosch: «De Besluiten van de XXe Conferentie van de C.M.I.», R.W., 1947-1948, kol. 210.
- (57) Paul De Schrijver: «Internationaal Zeevaartrecht», R.W., 1951-1952, kol. 145.
- (58) Bull. Int. Mar. Com., nr 104, Conferentie van Amsterdam 1949. Besluit: de Conferentie drukt de wens uit dat het Bestendig Bureau er de Internationale Commissie voor de beperking van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars en voor de goud-clausule zou mede belasten het vraagstuk der beperking van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars en in het bijzonder dit van de goud-clausule opnieuw in zijn geheel ter studie te nemen.
- (59) M.F. Marquet: op. cit., blz. 350.
- (60) Diplomatieke Conferentie van Brussel 1957, blz. 102.
- (61) P. Lureau: «Droit maritime français», 1959, blz. 584.
- (62) Smeesters et Winkelmolen: op. cit., deel I, nrs 112 en 122.
- (63) Diplomatieke Conferentie van Brussel 1957, verklaring Ripert, blz. 93.
- (64) Id., verklaring Van Ryn, blz. 96.
- (65) Smeesters et Winkelmolen: op. cit., deel I, nr 123.
- (66) Diplomatieke Conferentie van Brussel 1957, blz. 246.
- (67) C.D.M.I., 1957, p. 655 à 659.
- (68) C.E. 30.1.1924, DOR, T. VII, p. 336; 24.2.1926, DOR, supp. T. IV, p. 246; 9.3.1934, DOR, supp. T. XII, p. 249.
- (69) de Courcy: Questions de droit maritime, T. II, p. 1755 Une nouvelle violation de l'article 216 c. com.
- (70) Cass. fr. 18.6.1951, D.M.F., 1951, p. 429 en cause Lamoricière; H. et L. Mazeaud: Traité de la responsabilité civile, 3e éd., t. II, nr 1265. Contra: L. Dor: Le dernier arrêt Lamoricière et l'art. 1384 c.c., D.M.F., 1949, p. 47.
- (71) Josserand: La responsabilité du fait des choses inanimées, 1898; Cass. fr. 16.6.1896, D.P., 1897, I, 433; Savatier: Traité de responsabilité civile, t. I, nr 2 ter.
- (72) Cour de Paris, 4.7.1956, D.M.F., 1956, p. 584 en cause Champollion, note Ripert.
- (73) Chauveau: Traité de dr. mar., nr. 335; Cass. fr. 23.1.1959, D.M.F., 1959, p. 277, note de Rodière; Georges Ripert: La faculté d'abandon en cas de responsabilité du fait des choses, D.M.F., 1956, p. 703; P. Lureau: Réflexions sur la coexistence de la faculté d'abandon et de la responsabilité du fait du navire, D.M.F., 1957, p. 131.
- (74) Rodière: L'art. 1384 al. 1 c.c. et la garde du navire, D. 1957, Chronique p. 171; Martin: L'abandon du navire et du fret en droit français, Bordeaux 1957, avec préface de Michel de Juglart.
- (75) Cass. fr. 5.1.1891, D. 1891, I, 7.
- (76) A. Hens: La responsabilité de l'armateur-affrèteur, J.A., 1958, p. 3 à 28; Abram: L'affrèteur qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes du capitaine en vertu de l'art. 1384 c.c. Revue Antran, t. XXII, p. 559; Verneaux: L'industrie des transports maritimes au 19e siècle, éd. 1903, p. 237; Regnault: La responsabilité civile des propriétaires de navires, Rev. crit. 1876, p. 538 et 605.
- (77) Beltjens: op. cit., deel V, artt. 46 en 47 nr 197; Nov., deel V, vol. 1 nr 2002; Danjon, deel II, nr 642; Abram: L'affrèteur qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes du capitaine en vertu de l'art. 1384 c.c.? Rev. inter. dr. mar., deel 22, blz. 559; Verneaux: L'industrie des transports maritimes au 19e siècle, uitg. 1903, blz. 237; Regnault: La responsabilité civile du propriétaire de navire, Rev. crit. 1876 blz. 538 en 605; H.J. Hostie: Les responsabilités respectives du propriétaire de navire et de l'affrèteur. Le droit maritime belge, deel II, 1911, blz. 257, 365 en 457; Cass. fr. 18.3.1878, D. 1878 I 193, noot Le-villain; Cass. fr. 31.7.1899 D. 1901 I 133; Marseille 7.7.1896 Rev. int. dr. mar., deel XII, 71 - Aix 29.12.1896 Rev. int. dr. mar., deel XIII, 443 - Antwerpen 23.3.1927, J.A., blz. 82; Kooph. Luik 3e K. 17.2.1962 - Contra: Lyon-Caen et Renault: op. cit., deel V, nr 192 - A. Desjardins, op. cit., deel II, nr. 262.
- (78) G. Ripert: op. cit., deel I, nrs 433, 779; deel II, nr 1262; Beltjens: op. cit., art. 46 en 47; Nov., deel V, vol. I, nr 2002; Danjon, op. cit., deel II, nr 642; Bonneau: Traité de dr. mar., nr 484; Antwerpen 23.3.1927, J.A., blz. 82; Kooph. Luik, 3e Kamer, 17.2.1962 - Contra: Lyon-Caen et Renault: op. cit., deel V, nr 192; Desjardins: op. cit., nr. 262.
- (79) Cass. fr. 5.1.1891, Dall. 1891, I, 7; Cass. fr. 28.2.1894, Dall. 1894, I, 264.
- (80) A. Hens: La responsabilité de l'armateur-affrèteur; J.A. 1958, blz. 3 tot 28; P. Chauveau: op. cit., nr 682; Ripert: op. cit., deel I, nr 433 en 779, deel II, nr 1262; P. Chauveau: De l'armateur-affrèteur, proefschrift, Rennes, 1923.
- (81) Brussel 10.1.1957, J.A. 1957, blz. 211; Verbr. 16.10.1952 Pas. 1953, I, 66.
- (82) Brussel 3.12.1912, Le droit maritime, 1914, blz. 37;

Rev. int. dr. mar., deel XXVIII, blz. 871; Bordeaux 5.2.1906, Rev. int. dr. mar., deel XXII, blz. 157; Cass. fr. 4.3.1907, Rev. int. dr. mar., deel XXII, blz. 739; Kooph. Antwerpen 15.3.1926, J.A. 1927, blz. 183; Kooph. Antwerpen 23.3.1927, J.A. 1927, blz. 82.
 (83) Brussel 8.2.1959, Pas. 1959, II, 199; Van Reepinghen 1959, blz. 247, nr. 54; Verbr. 7.3.1958, R.W. 1958-1959, kol. 1597 opmerkingen.
 (84) *Contra*: Kooph. Antwerpen 14-12.1953, J.A. 1953, blz. 296.

(85) Beroep Montpellier 11.4.1962, Rec. Dall., 1962, blz. 763 noot P. Chauveau wijzigende Koop. Sète dd. 19.7.1960; Rec. Dall., 1961, blz. 413 noot P. Chauveau.
 (86) M.W. Muller: Propriétaires-armateurs et armateurs-exploitants, Dr. mar. fr., 1962, blz. 131.
 (87) Verbr. 7.3.1958, R.W., 1958-1959, kol. 1597 opmerkingen; Brussel 6.2.1959, Pas. II, 199; Van Reepinghen 1959, blz. 247, nr. 54.
 (88) R. Rodière: Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française, Dr. mar. fr., 1961, blz. 451.

RECHTSPRAAK

HOF VAN CASSATIE

Eerste kamer. — 31 januari 1963.

Raadsheer-verslaggever: M. Valentin.

Advocaat-generaal: M. Mahaux.

Advocaten: Mrs. Demeur en Van Ryn.

1. Schijnbare tegenstrijdigheden in het exploit van betekening. — Geen grond van niet-ontvankelijkheid.
2. Verzoekschrift in cassatie. — Niet-aanduiding van het nummer van de inschrijving in het handelsregister. — Gevolgen.
3. Wettelijke feestdag. — Verschuldigd loon. — Regelmatige aanwezigheid. — Werkstaking.
4. Wettelijke feestdag. — Vereiste van regelmatige aanwezigheid. — Bewijslast.

1. *Schijnbare tegenstrijdigheden in het exploit van betekening van het verzoekschrift in cassatie vormen geen grond van niet-ontvankelijkheid.*
 2. *Artikel 10, tweede lid van de wet van 9 maart 1929 betreffende de verplichting tot aanduiding van het nummer van de inschrijving in het handelsregister, is slechts toepasselijk op de exploten tot inleiding van een eis, welke zijn oorzaak in een handelsdaad vindt en niet op de exploten welke een akte van verweer, zelfs op een soortgelijke eis, uitmaken, al was deze akte een akte van beroep of een voorziening in cassatie.*

3. *Het recht op loon voor een wettelijke feestdag kan niet toegekend worden aan de arbeider die, tussen deze feestdag en de vorige, gedurende een aantal dagen dat 1/20 overschrijdt afwezig geweest is zonder deze afwezigheid te kunnen rechtvaardigen door een van de oorzaken in artikel 12 van het Rgt B. van 2 april 1947 bedoeld, en namelijk door het bewijs van zijn hoedanigheid van onvrijwillig werkloze in de termen van gezegd artikel 12 sub littera k, hetwelk alleen kan blijken uit de gelijkstelling van de staker met een onvrijwillig werkloze door het Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening.*

4. *In zake terugvordering van lonen voor feestdagen, behoort het aan de arbeider te bewijzen dat hij in de wettelijke voorwaarden verkeerde om aanspraak te kunnen maken op dit loon.*

N.V. Ateliers de construction de Jambes t/ M. Leitz.

Gelet op de bestreden sententie, op 7 maart 1961 gewezen door de Werkrechtensraad te Namen, kamer voor werklieden, vonnisvendend bureau;

Over de eerste grond van niet-ontvankelijkheid, aan de voorziening door verweerder tegengesteld en hieruit afgeleid dat het exploit van betekening van het verzoekschrift in verbreking vermeldt dat de instrumen-

terende deurwaarder het betekend heeft « aan de heer Maurice Leitz, arbeider, gehuisvest te Jambes, avenue de Dinant, 124, waar zijnde ik met hem zelf gesproken heb, hem ontmoet hebbende in de naamloze vennootschap « Ateliers de construction de Jambes-Namur » te Jambes, belast met het ontvangen van de boodschappen, aldus verklaard », dat deze vermeldingen een tegenstrijdig geheel vormen, dat het aan het Hof niet mogelijk maakt na te gaan of de op straffe van nietigheid voorgeschreven formaliteiten werden nageleefd;

Overwegende dat uit het exploit van betekening blijkt dat de vermeldingen « waar zijnde ik gesproken heb... gelast met het ontvangen van de boodschappen, aldus verklaard » een van te voren getypte tekst uitmaken en dat de instrumenterende deurwaarder, wanneer hij zijn opdracht vervuld heeft, de zin beginnende met « gesproken heb met » aangevuld heeft met de eigenhandige vermelding « hem zelf, hem ontmoet hebbende in de naamloze vennootschap « Ateliers de construction de Jambes-Namur » te Jambes »;

Dat uit deze bestanddelen blijkt dat de uitdrukkingen « waar zijnde », zowel als « belast met het ontvangen van de boodschappen » welke voorkomen in de tekst die werd voorbereid met het oog op de verschillende mogelijkheden, welke zich konden voordoen, hadden moeten geschrapt worden, daar de omstandigheden in het vooruitzicht waarvan zij getypt geweest waren zich niet verwezenlijkt hebben en dat, indien de schrapping niet verricht werd, het feit aan een onachtzaamheid van de instrumenterende deurwaarder te wijten is;

Dat aldus de aangevoerde tegenstrijdigheden geen werkelijke doch slechts schijnbare tegenstrijdigheden zijn; dat, dienvolgens, de grond van niet-ontvankelijkheid niet kan aangenomen worden;

Over de tweede grond van niet-ontvankelijkheid, aan de voorziening door verweerder tegengesteld en hieruit afgeleid dat het verzoekschrift in verbreking niet ontvankelijk is bij gebrek aan aanduiding van het nummer van de inschrijving in het handelsregister van aanlegster;

Overwegende dat artikel 10, lid 2, van de wet van 9 maart 1929 slechts toepasselijk is op de exploten tot inleiding van een eis, welke zijn oorzaak in een handelsdaad vindt en niet op de exploten welke een akte van verweer, zelfs op soortgelijke eis, uitmaken, al was deze akte een akte van beroep of een voorziening in verbreking;

Dat de grond van niet-ontvankelijkheid niet kan aangenomen worden;

Over het middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 1 en 3 (gewijzigd door het koninklijk besluit van 13 december 1951), 75 en 77 (gewijzigd door het koninklijk besluit van 26 september 1953 en het koninklijk besluit van 1 juli 1955) van het besluit van de Regent van 26 mei 1945, betreffende de inrichting van de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en werkloosheid, 1 tot 4 van het besluit van de Regent van

12 maart 1946 tot bepaling der voorwaarden en der pleegvormen voor het bekomen, in geval van staking en lock-out, der toelagen voor onvrijwillige werkloosheid, 1, 2, 5 en 8 (gewijzigd door de wetten van 30 december 1950 en 27 juli 1955) van de besluitwet van 25 februari 1947 betreffende het toekennen aan de arbeiders van loon voor een zeker aantal feestdagen per jaar, 1, 9, 10, 11 en 12 van het besluit van de Regent van 2 april 1947 tot bepaling van de algemene modaliteiten van uitvoering van dezelfde besluitwet van 25 februari 1947 (het besluit van 2 april 1947 zelf door het besluit van de Regent van 15 juli 1947 gewijzigd), en 1315 van het Burgerlijk Wetboek),

doordat, *eerste onderdeel*, (schending van al de in het middel aangeduide wetsbepalingen), de bestreden sententie aan verweerder het recht toegekend heeft op betaling van het loon betreffende de feestdagen van 1 en 11 november 1959, ofschoon verweerder zich van 21 oktober tot 14 november 1959 op het werk niet aangeboden heeft en niet bewezen heeft dat hij ertoe verhinderd zou geweest zijn, inzonderheid dat hij zich zou bevonden hebben in een van de gevallen beperkend opgesomd door artikel 12 van het besluit van de Regent van 2 april 1947, op 15 juli daaropvolgend gewijzigd, en door artikel 1 van het besluit van de Regent van 12 maart 1946, en dit: a) om de feitelijke reden dat, gedurende de in overweging genomen periode, verweerder betrokken was in een staking plaats grijpende « na officiële vaststelling van de mislukking der verzoeningsprocedure » en steeds toelagen ontvangen heeft van de werkstakingskas van het syndikaat, waarvan hij deel uitmaakte, b) om de juridische reden dat « wanneer een staking », in soortgelijke voorwaarden « afgekondigd wordt door een representatieve arbeidersorganisatie... de stakende arbeider aan wie een toelage betaald wordt door de syndikale werkstakingskas van ambtswege met de onvrijwillige werkloze gelijkgesteld wordt en, dienvolgens, zijn afwezigheid gedurende de werkstakingsperiode voor de berekening van de regelmatige aanwezigheid als gerechtvaardigd moet beschouwd worden », daar de tussenkomst van het beheercomité van de Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid niet kan gerechtvaardigd zijn « aangezien de toelagen niet samen mogen uitgekeerd worden »,

dan wanneer het recht op loon voor een feestdag niet kan toegekend worden aan de arbeider die, tussen deze feestdag en de vorige, gedurende een aantal dagen dat het twintigste overschrijdt afwezig geweest is zonder deze afwezigheid te kunnen rechtvaardigen door een van de oorzaken in artikel 12 van het besluit van 2 april 1947 bedoeld, en namelijk door het bewijs van zijn hoedanigheid van onvrijwillige werkloze in de termen van gezegd artikel 12 sub littera K, daar het bewijs, in het in overweging genomen geval van deelname aan een werkstaking niet uit de enkele door de bestreden sententie ingeroepen elementen kon blijken, maar alleen uit de gelijkstelling van de staker met een onvrijwillige werkloze door het beheercomité van de Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid,

doordat, *tweede onderdeel*, (schending van de in het eerste onderdeel bedoelde wetsbepalingen), de bestreden sententie verklaart dat het aan de vennootschap — eiseres behoorde te bewijzen dat haar verplichting ter zake niet bestond,

dan wanneer, volgens de algemene beginselen, het aan de aanlegger behoort zijn schuldvordering te bewijzen en het, inzonderheid in zake terugvordering van lonen voor feestdagen, aan de arbeider behoort zijn regelmatige aanwezigheid te bewijzen en, bij gebrek eraan, de namelijk in de termen van de besluiten van

12 maart 1946 en 2 april 1947 wettelijk gerechtvaardigde omstandigheid, voor dewelke zij ontbrak:

Overwegende dat verweerder de betaling door verweerder vorderde van het loon met betrekking tot de feestdagen van 1 en 11 november 1959;

Dat, ofschoon hij van 21 oktober 1959 tot 14 november 1959 aan een werkstaking deelgenomen had, wat hem in beginsel uitsloot van het voordeel van het litigieus loon doordat de vereiste voorwaarden van regelmatige aanwezigheid niet verenigd waren, verweerder zich beriep op artikel 12 van het besluit van de Regent van 2 april 1947, vervangen door artikel 7 van het besluit van de Regent van 15 juli 1947, naar luid waarvan « als gerechtvaardigd voor de berekening van de regelmatige aanwezigheid beschouwd worden de afwezigheden om de volgende redenen... k) de werkloosheid wegens een door een representatieve arbeidersorganisatie afgekondigde werkstaking, die na de officiële vaststelling van de mislukking der verzoeningsprocedure plaatsgreep en waarvoor de belanghebbenden op de bij de wetgeving betreffende de onvrijwillige werkloosheid voorziene toelagen aanspraak kunnen maken »;

Overwegende dat het, krachtens deze bepaling, aan aanlegger behoorde te bewijzen niet alleen dat de door zijn organisatie afgekondigde werkstaking, waaraan hij deelgenomen had, en welke de werkloosheid teweeggebracht had, plaats gegrepen had na de officiële vaststelling van de mislukking der verzoeningsprocedure, maar ook dat hij zich in de voorwaarden bevond voorzien door de wetgeving betreffende de onvrijwillige werkloosheid om aanspraak te mogen maken op de werkloosheidstoelagen aan de onvrijwillige werklozen toegekend;

Overwegende dat, door te beslissen, dat de last van dit bewijs op aanlegger niet berustte, maar dat hij van ambtswege met de onvrijwillige werkloze gelijkgesteld was, van zodra, de werkloosheid plaats gegrepen hebbende wegens een door een representatieve arbeidersorganisatie afgekondigde staking en na de officiële vaststelling van de mislukking der verzoeningsprocedure, verweerder toelagen van de syndikale werkstakingskas ontvangen had, de bestreden beslissing de in het middel aangeduide wetsbepalingen geschonden heeft;

Dat het middel gegrond is;

Om die redenen,

Verbreekt de bestreden beslissing;

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

Veroordeelt verweerder tot de kosten;

Verwijst de zaak naar de Werkrechtersraad te Dinant, kamer voor werklieden.

NOOT: Bovenstaand arrest bevat het standpunt van het Hof van Cassatie in een probleem waarover de rechtspraak van de arbeidsgerechten verdeeld is: wanneer mogen dagen, waarop een werknemer deelneemt aan een werkstaking, als een gerechtvaardigde afwezigheid beschouwd worden bij de berekening van de vereiste regelmatige aanwezigheid in het raam van de wetgeving betreffende het betalen van loon voor wettelijke feestdagen?

Artikel 10, eerste lid, van het Rgt. B. van 2 april 1947 (gewijzigd door art. 5 van het Rgt. B. van 15 juli 1947) stelt als één der vereisten om te kunnen aanspraak maken op het loon voor een wettelijke feestdag dat de werknemer niet zonder rechtvaardiging af-

wezig is geweest gedurende een groter aantal dagen dan 1/20^e van de werkdagen begrepen tussen bedoelde feestdag en de vorige feestdag.

Overeenkomstig art. 12, littera k, van genoemd Rgt. B. van 2 april 1947 (gewijzigd door art. 7 van het Rgt. B. van 15 juli 1947) wordt de afwezigheid wegens werkloosheid ten gevolge van een werkstaking als gerechtvaardigd beschouwd, indien:

a) De werkstaking uitgeroepen werd door een representatieve arbeidsorganisatie; en

b) zij slechts ontstond na de officiële vaststelling van de mislukking van de verzoeningsprocedure; en

c) de stakende werknemers *aanspraak kunnen maken* op de uitkeringen voorzien door de reglementering betreffende de onvrijwillig werkloosheid.

Deze laatste voorwaarde vergt enige verduidelijking. Op grond van art. 77, derde lid van het Rgt. B. van 26 mei 1945 (gewijzigd door art. 10 van een K.B. van 26 september 1953) kunnen stakers met onvrijwillig werklozen gelijkgesteld worden door een beslissing van het Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (voorheen: Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid).

Deze gelijkstelling is slechts mogelijk in een van de vijf gevallen voorzien door art. 1, eerste lid van het Rgt. B. van 12 maart 1946:

1. De werkgever veroorzaakte de werkstaking door het invoeren van nieuwe arbeids- en loonsvoorwaarden, die door zijn werknemers werden verworpen, vooraleer de bevoegde instanties de mislukking van de poging tot verzoening hadden vastgesteld;

2. De werkgever gaat tot de uitsluiting van zijn personeel over zonder vooraf tot de verzoeningsprocedure toevlucht te hebben genomen;

3. De werkgever laat na te verschijnen of zich te laten vertegenwoordigen voor de instanties die hem daartoe oproepen;

4. De werkgever weigert de bereikte overeenkomst in verzoening of de scheidsrechterlijke uitspraak na te leven;

5. De verzoeningsinstanties drukken het advies uit dat de werkgever door zijn houding de verzoening onmogelijk heeft gemaakt.

* * *

Ondanks deze ogenschijnlijk duidelijke bepalingen, bestaat in de rechtspraak geen eensgezindheid over de juiste uitlegging van het begrip « aanspraak kunnen maken » op werkloosheidsuitkeringen in de termen van art. 12, littera k, van het Rgt. B. van 2 april 1947.

Een eerste stelling houdt voor dat stakende werknemers « aanspraak kunnen maken » indien zij zich bevinden in één van de vijf gevallen op limitatieve wijze opgesomd in art. 1, eerste lid, van het Rgt. B. van 12 maart 1946, ook wanneer zij in feite geen aanvraag tot het bekomen van deze werkloosheidsuitkeringen hebben ingediend. Inderdaad, de omstandigheid dat de stakers geen aanspraak hebben gemaakt en hun dus geen werkloosheidsuitkeringen werden uitbetaald, doet niets af van het feit dat zij aanspraken hadden kunnen laten gelden. In deze zin: Arb. Gent (W.), 21 april 1961, T.S.R., 1061, p. 156; Arb. Ber. Gent (W.), 27 november 1961, R.W., 1961-1962, 1514 e.v., met mijn instemmende noot.

Een tweede opvatting, die tot uiting is gekomen in de rechtspraak van het Arbeidsgerecht te Namen, hield voor dat een stakend werknemer, aan wie door de werkstakingskas van een vakorganisatie een stakings-toelage uitbetaald wordt, automatisch met een onvrij-

willig werkloze moet gelijkgesteld worden en dan ook meteen voldoet aan de derde voorwaarde van art. 12, littera k van het Rgt. B. van 2 april 1947 (gewijzigd door art. 7 van het Rgt. B. van 15 juli 1947). Aldus: Arb. Namen (W.), 11 april 1960, T.S.R., 1961, p. 29, met kritische noot van G. Hélin; Arb. Namen (W.), 7 maart 1961, onuitg., verbroken door het hier besproken arrest.

Het Hof van Cassatie stelt zich nog op een ander standpunt: de door vornoemd art. 12, littera k gestelde voorwaarde is slechts dan vervuld wanneer de staker in feite met een onvrijwillig werkloze werd gelijkgesteld door een beslissing van het Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (1).

* * *

Welke opvatting is nu de juiste?

De tweede stelling — deze van het Arbeidsgerecht te Namen — is duidelijk foutief. Om de automatische gelijkstelling van stakende werknemers, welke van stakerssteun genoten, met onvrijwillig werklozen te rechtvaardigen, steunt deze opvatting op art. 1, derde lid van het Rgt. B. van 12 maart 1946, dat het kumulieren van werkloosheidsuitkeringen met stakerssteun vanwege een syndikale stakingskas verbiedt. Hieruit vloeit noodzakelijkerwijze voort, aldus het arbeidsgerecht van Namen, dat: « le travailleur en état de grève à qui une allocation est payée par la caisse de grève syndicale est assimilé d'office au chômeur involontaire et qu'en conséquence ses absences, durant la période de grève, doivent être considérées comme justifiées pour le calcul de l'assiduité; qu'il ne saurait être question, dans le cas présent, de l'obligation d'une intervention du comité de gestion, puisque le cumul des allocations est interdit et que le demandeur a toujours touché des allocations de la caisse de grève du syndicat dont il fait partie... ».

De opvatting van de werkrechtshouders te Namen druist in tegen de bepalingen van art. 77, derde lid, 1^o van het Rgt. B. van 26 mei 1945 (gewijzigd door art. 10 van het K.B. van 26 september 1953) en van art. 1, eerste lid van het Rgt. B. van 12 maart 1946: uitsluitend in de in laatstgenoemd artikel opgesomde vijf gevallen mag een staker met een onvrijwillig werkloze gelijkgesteld worden.

Bovendien leidt deze opvatting tot het absurde gevolg dat de beslissing over de gelijkstelling van de stakers met onvrijwillig werklozen onttrokken wordt aan het hiertoe uitsluitend bevoegde (2) Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening en deze bevoegdheid aan de vakorganisaties wordt toegekend. In zijn besluiten bij het hier besproken arrest stipt Advocaat-generaal P. Mahaux zeer terecht aan: « De betaling van uitkeringen door de syndikale stakingskas mag niet tot gevolg hebben dat de beoordeling van het vrijwillig of onvrijwillig karakter van de werkloosheid ten gevolge van een werkstaking zou onttrokken worden aan de rechtsmacht die hiervoor door de desbetreffende wetgeving werd opgericht en overgelaten aan de werknemersorganisaties die de stakingskassen beheren. » (Vertaling.)

Ten slotte leidt het kumulverbod van art. 1, derde lid, van het Rgt. B. van 12 maart 1946 tot een besluit dat lijnrecht in tegenstelling staat tot dit van de werkrechtshouders te Namen: een staker die stakingstoelagen ontvangt, kan nooit gelijkgesteld worden met een onvrijwillig werkloze en voldoet dan ook nooit aan de voorwaarden van art. 12, littera k, van het Rgt. B. van 2 april 1947. Vanzelfsprekend staat het de vakorgani-

saties steeds vrij aan de stakers terug te betalen leningen of (renteloze) voorschotten toe te staan in afwachting van een eventuele beslissing van het Beheercomité tot gelijkstelling van de stakers met onvrijwillig werklozen; het kumulverbod slaat slechts op het bekomen van niet terug te betalen stakerssteun.

Is het standpunt van de werkrechters te Namen te laks, dit van het Hof van Cassatie is te strak.

Het hier besproken arrest laat niet toe na te gaan waarop het Hof van Cassatie zich steunt om te besluiten dat het bewijs dat aanspraak op werkloosheidsuitkeringen kon gemaakt worden in geval van deelneming aan een werkstaking alleen kan blijken uit de effectieve gelijkstelling van de staker met een onvrijwillig werkloze door het Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening.

Nochtans mag verondersteld worden dat in casu het Hof instemde met de besluiten van Advocaat-generaal P. Mahaux, die de desbetreffende wettelijke bepalingen opsomt en vervolgt :

« ... Uit de voorschriften van de Besluiten van 1945 en 1946 vloeit voort dat om « aanspraak te kunnen maken » op de uitkeringen voorzien door de wetgeving op de onvrijwillige werkloosheid in de termen van art. 12 van het Rgt. B. van 2 april 1947, het niet volstaat dat de werknemers in staking zekere welbepaalde voorwaarden vervullen, maar het bovendien vereist is dat zij gelijkgesteld werden met onvrijwillig werklozen door een regelmatige beslissing van het Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid, d.w.z. dat het bestaan van de voorwaarden die deze gelijkstelling toelaten vastgesteld werd door een speciaal voor dit doel aangewezen administratieve rechtsmacht en volgens een speciaal geregelde procedure. » (Vertaling.)

Dit besluit wordt m.i. niet gedragen door de tekstanalyse van bedoelde Regentsbesluiten :

— Art. 77, Rgt. B. van 26 mei 1945 (gewijzigd door K.B. van 26 september 1953) bepaalt :

« Kunnen de in dit besluit vastgestelde werkloosheidsuitkeringen *genieten* de werknemers die, wegens omstandigheden onafhankelijk van hun wil, zonder werk en zonder bezoldiging zijn... »

Worden niet beschouwd als van arbeid verstoken wegens omstandigheden onafhankelijk van hun wil, onder meer :

1) de werknemers die in staking of lock-out zijn, tenware zij bij toepassing der vigerende bepalingen in zake verzoening en arbitrage, door het beheercomité met onvrijwillig werklozen werden gelijkgesteld... (« *peuvent bénéficier* »);

— Art. 1, eerste lid, van het Rgt. B. van 12 maart 1946 bepaalt :

« De arbeiders, in staking of lock-out, *kunnen* met de onvrijwillig werklozen *gelijkgesteld worden*, wanneer... (volgen de 5 hoger reeds opgesomde gevallen)... »

In soortgelijke gevallen en op verzoek te dien einde... bij het Beheercomité van de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid... zullen de bij het conflict betrokken arbeiders... de toelagen voor onvrijwillige werkloosheid *mogen genieten* » (« *peuvent être assimilés... pourront bénéficier* »).

— Art. 12, littera k van het Rgt.B. van 2 april 1947 (gewijzigd door art. 7 van het Rgt.B. van 15 juli 1947) beschouwt als gerechtvaardigde afwezigheid : « De werkloosheid... en waarvoor de belanghebbenden op de bij de wetgeving betreffende de onvrijwillige werkloosheid voorziene toelagen *aanspraak kunnen maken* » (« *peuvent prétendre* »).

Deze teksten regelen twee wel te onderscheiden

fazen van de wetgeving op de onvrijwillige werkloosheid :

Eerste fase : aanspraak kunnen maken. Om te « kunnen gelijkgesteld worden met onvrijwillig werklozen » (art. 1, eerste lid, Rgt.B. 12:3-46), m.a.w. om te « kunnen aanspraak maken » (art. 12, littera k, Rgt.B. 2-4-47), moet men zich in één der vijf gevallen van art. 1, eerste lid, van het Rgt.B. van 12 maart 1946 bevinden ;

Tweede fase : uitkeringen ontvangen. Om te « kunnen genieten » (art. 77, Rgt.B. 26-5-45) of te « mogen genieten » (art. 1, eerste lid, in fine, Rgt.B. 12-3-46) is de tussenkomst van het Beheercomité vereist.

Het is logisch dat de betaling van uitkeringen de tussenkomst van het Beheercomité vergt ; het is even logisch dat de mogelijkheid van gelijkstelling en dus van het laten gelden van aanspraken uitsluitend afhankelijk is van de door de wet omschreven feitelijke toestanden.

Nu is het zo dat een gunstige beslissing van het Beheercomité voor de stakers het beste bewijs is dat zij op uitkeringen aanspraak konden maken ; dit is echter niet het enige bewijs. Indien de stakers aantonen — (de bewijslast rust op hen ; cfr. het hier besproken arrest) — dat één der vijf gevallen van art. 1, eerste lid, van het Rgt.B. van 12 maart 1946 verwezenlijkt was, en zij geen niet-terugbetaalbare stakerssteun ontvangen hebben, bewijzen zij meteen « aanspraak te kunnen maken » op werkloosheidsuitkeringen in de termen van art. 12, littera k, van het Rgt.B. van 2 april 1947.

Het Hof van Cassatie stelt dus wel te hoge eisen. De juiste opvatting is deze van de werkrechters te Gent : de stakende werknemers kunnen slechts « aanspraak maken » (in de termen van art. 12, littera k, van het Rgt.B. van 2 april 1947, gewijzigd door art. 7 van het Rgt.B. van 15 juli 1947), wanneer :

1) zij zich bevinden in één van de vijf gevallen op beperkende wijze opgesomd in art. 1, eerste lid, van het Rgt.B. van 12 maart 1946 ; en

2) zij geen niet-terugbetaalbare stakerssteun van de vakorganisatie ontvingen ;

doch zelfs als zij in feite niet hebben genoten van werkloosheidsuitkeringen, omdat hiertoe geen aanvraag werd ingediend. (3)

L. P. Suetens,
Aangesteld navorser N.F.W.O.

(1) In de noot onder de (oorspronkelijke) Franse tekst van dit arrest in T.S.R. (1963, p. 87-90) wordt verkeerdelijk beweerd dat de reeds aangehaalde beslissingen van het arbeidsgerecht en het arbeidsgerecht van beroep te Gent hetzelfde standpunt inhouden als het arrest van het Hof van Cassatie.

(2) De beslissing van het Beheercomité is soeverein en niet vatbaar voor beroep bij de Klachtencommissie; cfr. Commissie van Beroep, Werkloosheid, Franstalige kamer, 7 februari 1961, Belg. Tijdschr. Soc. Zekerh. 1961, p. 1249, met noot P. Stordeur ; 12 september 1961, gesignaleerd in T.S.R., 1962, p. 142.

(3) Hier weze aan toegevoegd dat deze hypothese zeer onwaarschijnlijk lijkt. In feite zullen de vakorganisaties immers voortaan ofwel stakerssteun uitbetalen en geen werkloosheidsuitkeringen aanvragen ofwel leningen aan de stakers toestaan en wel werkloosheidsuitkeringen aanvragen.

VLAAMSE JURISTEN,

ABONNEERT U OP

RECHTSKUNDIG WEEKBLAD

RAAD VAN STATE

4e Kamer. — 29 april 1963.

Voorzitter : M. Vranckx.

Raadsheren : M.M. Mast en Mees.

Substituut-auditeur-generaal : M. Similon.

Advocaten : Mrs. Marechal en Wauters.

Oorlogsschade aan private goederen. — Administratieve rechtscolleges. — Gebruik der talen. — Middel van ambtswege.

1. *De verwijzing door art. 35 § 2 van de gecoördineerde wetten van 30 jan. 1959 naar het eerste hoofdstuk van de wet van 15 juni 1935, houdt in dat ieder artikel van dit hoofdstuk overeenkomstige toepassing vindt in geschillen betreffende oorlogsschadevergoeding. De wetgever heeft niet de toepassing beoogd van elke bepaling afzonderlijk van het eerste hoofdstuk van de wet van 15 juni 1935, maar wel van de beginselen die daaraan ten grondslag liggen.*

Wanneer de commissie van beroep van Brussel uitspraak doet over de beroepen ingesteld tegen de beslissingen van de provinciale directeur betreffende goederen, gelegen in de eentalige arrondissementen Nijvel en Leuven, dient zij toepassing te maken van de beginselen vervat in art. 1 en 2 van de wet van 15 juni 1935 en niet van de bepaling van art. 491 van deze wet. Dergelijk middel wordt ambts-halve door de Raad van State opgeworpen.

2. *Krachtens art. 21 van de oorlogsschadewet hebben de beslissingen van de provinciale directeur het gezag van het gewijsde en zijn derhalve jurisdictionele beslissingen.*

Belgische Staat (Minister van Openbare Werken) t/
N.V. Brasserie-Malterie de Breda.

Arrest n° 10.003.

Overwegende dat het beroep strekt tot vernietiging van de beslissing dd. 29 november 1961 van de commissie van beroep voor oorlogsschade aan private goederen der provincie Brabant; dat die beslissing op 28 december 1961 aan de verzoekende partij is betekend;

Overwegende dat de N.V. Brasserie et Malterie de Breda een aanvraag tot staatstussenkomst indiende betreffende de oorlogsschade aangericht aan haar goederen, hoofdzakelijk gelegen in het arrondissement Leuven; dat die aanvraag gesteld was in de Nederlandse taal en dat de rechtskundige adviseur bij de provinciale directie op 6 december 1958 een contradictoir beschouwde beslissing nam die eveneens in het Nederlands gesteld was; dat de bestreden beslissing evenwel in de Franse taal gesteld is;

Overwegende dat artikel 35, § 2, van de oorlogsschadewet luidt als volgt : « De bepalingen van het eerste hoofdstuk van de wet van 15 juni 1935 op het »gebruik der talen in gerechtszaken zijn toepasselijk » op de bij deze sectie voorziene rechtspleging »; dat bedoelde sectie de rechtspleging voor de commissie van beroep regelt;

Overwegende dat de tegenpartij, steunende op artikel 4, § 1, van de wet van 15 juni 1935, aanvoert dat de rechtspleging voor de commissie van beroep terecht in het Frans is gevoerd; dat zij die zienswijze wil staven op grond van het tweede lid van artikel 4, § 1, luidens hetwelk de akte tot inleiding van het geding

bij de rechtbanken van eerste aanleg en de rechtbanken van koophandel die hun zetel in het arrondissement Brussel hebben in het Frans of in het Nederlands wordt gesteld wanneer de verweerder zijn woonplaats heeft in een gemeente van de Brusselse agglomeratie; dat zij voorhoudt dat zij gebruik heeft gemaakt van de haar verleende keuze en dat zij haar beroepsschrift in het Frans heeft gesteld zodat de commissie van beroep ertoe gehouden was, krachtens artikel 4, § 1, derde lid, de procedure te vervolgen in de taal gekozen voor het beroepsschrift;

Overwegende dat de verwijzing naar het eerste hoofdstuk van de wet van 15 juni 1935 niet inhoudt dat ieder artikel van dit hoofdstuk overeenkomstige toepassing vindt in geschillen betreffende oorlogsschadevergoeding; dat een wezenlijk verschil bestaat tussen de rechtbanken van eerste aanleg en de rechtbanken van koophandel aan de ene kant waarvan het rechtsgebied beperkt is tot een arrondissement en aan de andere kant de commissie van beroep waarvan het rechtsgebied zich uitstrekt over een provincie; dat de verwijzing door de wetgever naar het eerste hoofdstuk van de wet van 15 juni 1935 haar doel zou missen indien die bepalingen niet zouden worden toegepast overeenkomstig de bedoeling van de wetgever;

Overwegende dat de rechtspleging voor de commissie van beroep is voorafgegaan door de rechtspleging voor de provinciale directeur van Brabant; dat de provinciale directie een gewestelijk bestuur is dat op grond van artikel 4, § 1, van de wet van 28 juni 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken, onderhavige zaak diende af te handelen in het Nederlands; dat krachtens artikel 21 van de oorlogsschadewet de beslissingen van de provinciale directeur het gezag van gewijsde hebben en derhalve jurisdictionele beslissingen zijn; dat de wetgever niet kan hebben gewild dat de taal van de rechtspleging voor de commissie van beroep een andere zou zijn dan die van de rechtspleging voor de provinciale directeur, en dat het ondenkbaar is dat hij de mogelijkheid zou hebben opengesteld om de zaken betreffende goederen gelegen in het arrondissement Nijvel, die de provinciale directeur in het Frans moet afhandelen, in het Nederlands voor de commissie van beroep, en de zaken die voor het arrondissement Leuven in het Nederlands dienen te worden afgehandeld, voor de commissie van beroep in het Frans zouden worden behandeld; dat het evenmin denkbaar is dat de wetgever de uitzonderingsregeling betreffende de Brusselse agglomeratie, gesteld in artikel 4, § 1, van de wet van 15 juni 1935, heeft willen uitbreiden tot het ganse land, oplossing waartoe de stelling van de tegenpartij zou leiden, vermits de Nederlandstalige centrale commissie van beroep voor oorlogsschade en de Franstalige centrale commissie van beroep voor oorlogsschade hun zetel hebben te Brussel en de bevoegdheid hebben overgenomen, de eerste van de provinciale commissies van Antwerpen, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Limburg, de tweede, van de provinciale commissies van Henegouwen, Luik, Luxemburg en Namen; dat hieruit dient te worden afgeleid dat de wetgever de toepassing heeft beoogd, niet van elke bepaling afzonderlijk van het eerste hoofdstuk van de wet van 15 juni 1935, maar van de beginselen die daaraan ten grondslag liggen;

Overwegende dat het rechtsgebied van de commissie van beroep van Brabant niet alleen het tweetalig arrondissement Brussel, maar ook de eentalige arrondissementen Nijvel en Leuven omvat; dat in zoverre de commissie van beroep uitspraak doet over de beroepen ingesteld tegen de beslissingen van de provinciale directeur betreffende goederen gelegen in die eentalige gebieden, de beginselen moeten worden toegepast vervat

in de artikelen 1 en 2 van de wet van 15 juni 1935 en niet de bepaling van artikel 4, § 1, van deze wet; dat ambtshalve dient te worden opgeworpen dat de commissie van beroep ten onrechte de Franstalige procedure heeft toegepast;

Besluit :

Artikel 1. — De beslissing d.d. 29 november 1961 van de commissie van beroep voor oorlogsschade aan private goederen van de provincie Brabant is vernietigd.

Artikel 2. — Dit arrest zal in de registers van bovenvermelde commissie worden overgeschreven en melding ervan zal worden gemaakt op de kant van de vernietigde beslissing.

Artikel 3. — De zaak is verwezen naar de Nederlandstalige centrale commissie van beroep voor oorlogsschade aan private goederen.

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

6e Kamer. — 25 maart 1963.

Voorzitter : M. Beeckmans de West Meerbeeck.

Raadsheren : M.M. Roevens en Vroomans.

Advokaat-generaal : M. De Busscher.

Advokaten : Mrs. Landsvreugt, Steghers, Walravens en Van Heurck.

Onrechtmatige overheidsdaad. — Dood door verstikking van een wegens veronderstelde dronkenschap door de rijkswacht aangehouden en opgesloten persoon. — Aansprakelijkheid van de staat.

Een persoon wordt wegens veronderstelde dronkenschap door de rijkswacht aangehouden en opgesloten in een op 80 m van de wachtzaal gelegen cel, waar brand uitbreekt en de gedetineerde door verstikking sterft.

Optredende als leden van de gerechtelijke politie en van de administratieve politie waren de rijkswachters organen van de staat, vertegenwoordigd door de minister van justitie en door de minister van binnenlandse zaken. De staat is aansprakelijk voor alle fouten en nalatigheden, die zijn organen in de uitvoering van hun taak begaan.

Het was een fout van de rijkswacht de betrokken persoon op te sluiten in zulke omstandigheden, dat bij het ontstaan van de brand zijn hulpkreten niet eens konden gehoord worden.

De tekortkoming aan vooruitzicht en voorzorg van de rijkswacht is overigens tekenend nu de litigieuze brand slechts kan ontstaan zijn : a) ofwel door het achterlaten door een rijkswachter in de cel van een brandend of smeulend voorwerp, zoals een sigaret; b) ofwel de gedetineerde in het bezit te hebben gelaten van een brandend voorwerp of van een of meer voorwerpen, zoals lucifers, waarmee brand kon gesticht worden.

Belgische Staat t./ cs. O'Neill-Toner.

Gezien, in behoorlijke uitgifte overgelegd, het vonnis op 24 februari 1961 door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel uitgesproken, niet betekend;

Gezien de akte van beroep regelmatig en binnen de wettelijke termijn op 13 april 1961 ingesteld;

Gezien het incidenteel beroep van geïntimeerde door middel van zittingsbesluiten de dato 7 januari 1963 ingediend;

Overwegende dat de vordering ingeleid door huidige geïntimeerde, handelend zo in eigen naam, als in haar hoedanigheid van moeder en voogdes van haar vijf minderjarige kinderen, ertoe strekt beide appellanten, hoofdelijk, of de een bij gebrek aan de andere, te horen veroordelen tot vergoeding van de schade die zij opgelopen hebben ten gevolge van het overlijden van hun echtgenoot en vader, te Ieper, op 20 juli 1958;

Overwegende dat de ontvankelijkheid van de eis niet meer betwist wordt;

Dat de rijkswachters in casu inderdaad opgetreden zijn, enerzijds in hoedanigheid van leden van de gerechtelijke politie, en anderzijds in hoedanigheid van leden van de administratieve politie; dat zij organen waren van de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Justitie en door de Minister van Binnenlandse Zaken;

Overwegende dat de Belgische Staat verantwoordelijk is voor alle fouten en nalatigheden door zijn organen begaan in de uitvoering van de taak die zij vervullen;

Overwegende dat derhalve dient nagegaan te worden of kwetstige rijkswachters tijdens de uitvoering van hun taak fouten of nalatigheden begaan hebben en of deze fouten of nalatigheden de dood van de echtgenoot van geïntimeerde voor gevolg hadden;

Overwegende dat de rijkswachters gerechtigd waren de genaamde O'Neill, op 19 juli 1958, aan te houden, bij toepassing van artikel 1 par. 2 der Besluitwet van 14 november 1939;

Overwegende dat inderdaad uit de verklaringen van de getuigen, uit de gedragingen van belanghebbende, uit de vaststellingen van de verbalisanten en wel meer, uit het verslag van de bijgeroepen geneesheer, blijkt dat deze persoon alle uiterlijke tekens van dronkenschap vertoonde;

Overwegende dat de vraag of die staat van dronkenschap het gevolg was van alcoholverbruik of van het innemen van gevaarlijke en toxische geneesmiddelen, alle doeltreffendheid mist, vermits de genaamde O'Neill die geneesmiddelen dan ook vrijwillig ingenomen heeft, en, dat de dronkenschap niet alleen door alcoholische dranken maar ook door scheikundige of plantaardige stoffen kan veroorzaakt worden;

Overwegende nochtans dat diezelfde organen van de Belgische Staat, nadien een fout gepleegd hebben, wanneer zij bovengenoemde persoon te 22.30 u. in de doorganggevangenis op 80 m van de wachtzaal gelegen, opgesloten hebben, op zulke wijze dat bij ontstaan van brand, de opgesloten persoon aan verstikking zou overlijden, zonder dat men desgevallend zijn hulpkreten zou kunnen horen;

Overwegende inderdaad dat als criterium van fout, de lichtste tekortkoming aan vooruitzicht en voorzorg kan ingeroepen worden;

Dat er ter zake geen beroep dient gedaan te worden op de zogezegde theorie van de «verplichting tot resultaat»;

Overwegende immers dat kwetstieuze brand slechts kon ontstaan ten gevolge van a) ofwel het achterlaten in de cel, door een rijkswachter, van een brandend of smeulend voorwerp, zoals een sigaret; b) ofwel het in bezit te hebben gelaten van de gedetineerde van een brandend voorwerp of een of meerdere voor-

werpen waarmede brand kon gesticht worden, zoals lucifers;

Overwegende dat in beide gevallen dus, er aan de grond van het gebeurde, een gekenmerkte nalatigheid van de rijkswacht te vinden is, waarvan het verband met de dood van O'Neill niet te betwijfelen valt;

Overwegende dat er anderzijds geen enkel bewijs voorgelegd wordt waaruit zou blijken dat het slachtoffer, een medeverantwoordelijkheid aan de brand zou hebben;

Overwegende trouwens, dat zelfs in dat geval de verantwoordelijkheid van de rijkswachters volledig zou blijven bestaan, omdat zij de opgeslotene « die gevaar opleverde voor zichzelf of voor anderen » in geen geval, gelet op zijn tijdelijk geestesonevenwicht, in de mogelijkheid mochten laten, brandstichting te plegen;

Overwegende dat er derhalve geen enkele fout in oorzakelijk verband met de feiten met dodelijke afloop, ten laste van het slachtoffer kan gelegd worden; dat de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de schade niet dient verdeeld te worden;

Bedrag van de schade :

1. Materiële schade :

Overwegende dat geïntimeerde haar berekeningen steunt op een brief uitgaande van het secretariaat (voor de secretaris onleesbaar ondertekend) van de Northern Ireland General Health Services Board, waaruit blijkt dat van 1 juli 1957 af tot 20 juli 1958 de nettobetaling door de Board £ 3.339-4-6 bedraagt alsook dat het bedrag, rechtstreeks door de patiënten te betalen, £ 714-4-6 zou bedragen;

Overwegende dat geïntimeerde bij dit gezamenlijk cijfer van £ 4.053-9-0 nog een som van £ 435 bijvoegt « wegens private praktijk », dat zij nochtans in gebreke blijft desaanvaande maar enig bewijs te leveren, zoals fiscale aangifte, enz. .;

Overwegende dat geïntimeerde aanneemt dat er van die cijfers geen afhoudingen aan de bron voor pensioenbijdragen noch taksen gedaan werden;

Overwegende dat geïntimeerde evenmin rekening houdt met de kosten voor zijn persoonlijk onderhoud, noch met de beroepslasten die voor een tandarts vrij belangrijk zijn — medehulp van assistente of secretaresse, herstelling en aanvulling van uitrusting, enz. — cfr. schrijven van de tandarts Patrick G. Duffy, die zijn praktijk heeft in dezelfde straat waarin wijlen O'Neill zijn beroep uitoefende.

Overwegende dat om de schade te berekenen op grond van het jaarlijks inkomen, geïntimeerde ter zake de berekening had kunnen doen niet alleen op de netto inkomsten van het laatste jaar maar op het gemiddeld netto inkomen van de laatste drie jaren welke de dood voorafgingen;

Overwegende dat inderdaad in het huidig geval er bij het strafdossier een geneeskundig getuigenschrift gevoegd is waaruit blijkt dat de genaamde O'Neill vroeger aan de drank verslaafd was, dat hij onlangs nog een korte hervalling heeft gehad (one short interlude), dat hij in een hospitaal voor mentale ziekten in behandeling geweest is, dat hij zelfs gepoogd had zelfmoord te plegen (suicide by cutting his throat);

Overwegende dat er ter zake rekening dient gehouden te worden met onzekerheid nopens de normale levensduur van O'Neill, gezien zijn gezondheidstoestand - hypoglycemie - vroeger behandelingen - toxi-

comanie - dat er in die omstandigheden geen gebruik kan gemaakt worden van de tabellen van Dillaerts noch anderen;

Overwegende dat bij gebrek aan het voorleggen van afdoende en volledige gegevens, zoals bij voorbeeld de fiscale aangiften en aanslagen, er geen juiste berekeningen nopens het inkomen van belanghebbende kunnen gemaakt worden;

Overwegende dat het Hof zich dan ook genooddaakt ziet de schade ex aequo et bono te bepalen;

Overwegende dat het als billijk voorkomt, gelet op bovengenoemde elementen, het bedrag van de materiële schade op 2.500.000 F te beramen;

Morele schade :

Overwegende dat de morele schadevergoeding toegekend door de eerste rechter, overdreven is; dat deze op een redelijke basis dient teruggebracht te worden, op 100.000 F voor de weduwe en op 25.000 F voor ieder minderjarig kind, dus in het geheel : $100.000 \text{ F} + 25.000 \times 5 = 225.000 \text{ F}$;

Om deze redenen :

Het Hof,

Gelet op artikel 24 der wet van 15 juni 1935, waarvan toepassing werd gedaan;

Gehoord de heer advocaat-generaal De Busscher in zijn eensluidend advies in openbare zitting gegeven;

Ontvangt de beroepen, verklaart het hoofdberoep in de volgende mate gegrond en het incidenteel beroep ongegrond;

Dienvolgens, doet het vonnis a quo te niet, wijzende, Verklaart de vordering ontvankelijk en gedeeltelijk gegrond tegenover de Belgische Staat, Ministerie van Binnenlandse Zaken, tweede appellant;

Veroordeelt tweede appellant aan geïntimeerde te betalen, ten titel van schadevergoeding wegens materiële en morele schade de som van 2.725.000 F + de vergoedende intresten;

Verklaart de vordering ongegrond tegenover eerste appellant, Belgische Staat, Ministerie van Justitie;

Wijst geïntimeerde van het overige van haar eis af;

Veroordeelt tweede appellant tot 3/4 der kosten van beroep en geïntimeerde tot 1/4 dezer kosten.

NOOT : Een paar ongeveer identieke gevallen werden door de Burgerlijke Rechtbank te Brussel (12 december 1894, Pas. 1895, III, 173) en door het Hof van Beroep te Gent (16 maart 1925, Belgique judiciaire 1925, 313) in tegenovergestelde zin beslist.

VLAAMSE JURISTEN.

ABONNEERT U OP

RECHTSKUNDIG WEEKBLAD

HOF VAN BEROEP TE GENT

3e Kamer. — 12 oktober 1962.

Voorzitter : M. Carnewal.

Rechters : M.M. Lefebvre en De Prêter.

Advokaat-generaal : M. Bonte.

Advokaten : Mrs. Verschoore, Van Assche, Heyvaert en D'Hooghe.

Verkeer. — Ongeval wegens het uitwijken voor en hond. — Toepaselijkheid van art. 10 algemeen wegenverkeersreglement.

De bestuurder van een voertuig, die een hond ontwijkt en daardoor een ongeval veroorzaakt, pleegt een inbreuk op art. 10 van het algemeen wegenverkeersreglement.

O.M., Capiau, De Decker t./ De Wilde en Van Doorslaer.

Overwegende dat al de beroepen tijdig en regelmatig ingesteld worden ;

Op strafrechtelijk gebied :

Overwegende dat door het onderzoek en de behandeling der zaak vóór het Hof, het feit van de telastlegging tegen de eerste verdachte bewezen is gebleven, terwijl dit feit tegen de tweede verdachte niet meer bewezen voorkomt ;

Overwegende immers, dat het ongeval gebeurde rond 24 uur op een droge baan die 9 meter breed is ; dat de eerste verdachte, komende uit de richting van Brussel naar Gent, plots naar links uitgeweken is ; dat naar de verklaring van De Bosscher Richard dit ogenblikkelijk en niet langzaam gebeurde ; dat waar Bogaert Elisabeth en De Luyck Gustaaf de indruk opdeden dat de auto van eerste verdachte in zig-zag naderde de eerste verdachte toegeeft dat hij zijn stuur daarna kort naar rechts overtrok, maar dat zijn wagen begon te slippen, en hij aldus tegen de autobus terecht kwam ;

Overwegende dat waar de schade aan beide voertuigen een aanrijding van de rechter voorhoek en rechter flank van de autobus door de linker voorhoek van de auto laat uitschijnen, terwijl aangenomen dient te worden dat de remsporen op het middenvak afkomstig zijn van de rechterwielen van de autobus, dit slippen van de auto blijkbaar gebeurde naar links in de richting van het rijwielpad, waar de auto tot stilstand gekomen is ;

Overwegende dat daaruit blijkt dat de eerste verdachte, indien hij een hond ontweek, zoals hij verklaart, zijn voertuig niet goed in de handen gehouden heeft en aldus een inbreuk pleegde op de bepaling van art. 10 al. 4, van het K.B. van 8.4.1954, dewelke in oorzakelijk verband staat tot het ongeval, en aldus het gebrek aan vooruitzichten of voorzorg uitmaakt van de feiten der telastlegging ;

Overwegende anderzijds dat uit de verklaring van eerste verdachte blijkt dat de autobus plots naar links uitgeweken is en zo in het middenvak gekomen is ; dat hij dus voordien rechts reed ;

Dat waar de tweede verdachte bovendien remde toen hij de auto al slippende zag naderen, dit uitwijken naar het middenvak als een ontwijkingsmanoeuvre dient beschouwd te worden waarin geen enkele fout ligt ; dat tweede verdachte niet kon gissen waar de

auto zou uitkomen toen hij plots naar links overstak en slipte ;

Overwegende dat de aan de eerste verdachte toegemeten straf rechtmatig voorkomt ;

Overwegende dat wegens de vrijspraak van de tweede verdachte, de derde gedaagde buiten zake dient gesteld te worden ;

.....

BURGERLIJKE RECHTBANK TE ANTWERPEN

2e Kamer bis. — 27 december 1962.

Voorzitter : M. H. Janssens.

Rechters : M.M. Cornette en P. Van Doosselaere.

Advokaten : Mrs. S. Deloof en J. Mertens de Wilmars.

Arbeidsongeval. — Gemeentewerkgeefster en eigen verzekeraarwet. — Verhaal op de verantwoordelijke derde. — Grondslag. — Aard en beraming van de materiële schade. — Betaling aan het slachtoffer krachtens zijn statuut van zijn volledig salaris.

1. *De gemeente die gesubrogeerd is in de rechten van haar agent, slachtoffer van een arbeidsongeval, kan niet meer rechten doen gelden dan het slachtoffer zelf. De schade moet derhalve naar de principes van het gemeenrecht worden bepaald.*
2. *De materiële schade bestaat niet in het reële verlies aan inkomen maar in vermindering van arbeidsgeschiktheid; in de regel moet zij geschat worden op basis van het loon.*
3. *De verantwoordelijke voor het ongeval mag niet profiteren van het statuut dat bepaalde voordelen voorziet voor het slachtoffer daar dit statuut enkel tussen partijen uitwerking heeft.*

Gezien de stukken van het geding en onder meer :

— de geboekte inleidende dagvaardingen, ...

— het tussenvonnissen dezer kamer en rechtbank van 31 maart 1960,

— het arrest gevelde door de achtste kamer van het Hof van Beroep zetelende te Brussel dd. 17 juni 1961,

— het deskundig verslag van Dr. Caeymaex nedergelegd ter griffie dezer rechtbank in datum van 27 oktober 1961 ;

Gelet op de artikelen 2, 3, 36 en 41 der wet van 15 juni 1935 ;

werden samengevoegd, welk vonnis werd bekrachtigd in beroep ;

Overwegende dat, op 11 maart 1958, een ongeval in het Havendistrict van Antwerpen zich voordeed, waarbij aanlegger Notelteirs Cyriel, die met zijn motorfiets reed, aangelopen werd door een jachthond met het gevolg dat hij ten val kwam en de knieschijf van zijn rechterbeen brak ;

Overwegende dat, naar aanleiding van dit ongeval een vonnis dezer kamer dd. 31 maart 1960 uitgesproken werd waarbij ondermeer de eigenaar van de hond, zijnde verweerder Van Ham André, veroordeeld werd om aan aanlegger Notelteirs ten provisonale titel een bedrag van 29.626 F te betalen, — waarbij insgelijks verweerder de N.V. Vereniging der Verzekeraars werd verwezen « om binnen de perken van de verzekeringsovereenkomst, die zij met verweerder Van Ham aanging, de sommen, die zij deze laatste ver-

schuldigd is, voor te behouden en uit te keren aan aanlegger», — waarbij vervolgens verweerder Van Ham veroordeeld werd om aan aanlegster, de stad Antwerpen, in wier dienst aanlegger Notelteirs was en nog steeds is, te betalen een som van 92.488 F en waarbij eindelijk, een deskundig onderzoek bevolen werd vooraleer over het meer gevorderde te beslissen;

Overwegende dat de eis van aanlegster, de stad Antwerpen, die op grond van de wet op de arbeidsongevallen gesubrogeerd is in de rechten van het slachtoffer, thans beperkt is tot de vergoedingen die haar wegens de bestendige invaliditeit van 15 % sinds de dag van de consolidatie uitgekeerd werden, bedragende 28.536 F; dat voor de toekomst zij akte vraagt van haar voorbehoud op vergoeding omtrent alle andere schade voortvloeiende uit het ongeval;

Overwegende dat aanlegster de stad Antwerpen bij haar eerste zittingsbesluiten een bedrag van 28.616 F gevorderd had, omdat zij nog alsdan een post van 80 F voor aankoop van een kniestuk in rekening bracht; dat zij echter bij haar tweede zittingsbesluiten hiervan afgezien heeft en dienvolgens haar eis herleid heeft op 28.536 F;

Overwegende dat verweerders terecht doen opmerken dat er aanleiding bestaat de schade, uit het ongeval van 11 maart 1958 ontstaan, naar de principes van het gemeen recht te bepalen en dat de stad Antwerpen, die als gesubrogeerd in de rechten van het slachtoffer optreedt, niet meer rechten dan het slachtoffer kan doen gelden; dat zulks overigens niet betwist wordt;

Overwegende dat men verweerders niet meer kan volgen daar waar zij aanvoeren dat, vermits aanlegger Notelteirs, sedert hij het werk hernomen heeft, in dienst is gebleven van de stad Antwerpen aan een ongewijzigd jaarlijks loon en wegens zijn statuut geen inkomstenverlies heeft geleden, kan besloten worden dat de bestendige invaliditeit van 15 % ter zake eerder theoretisch is en zodoende er geen sprake kan zijn van een materiële schade;

Dat immers het feit dat het slachtoffer dezelfde wedde behoudt, het bestaan van materiële schade uitsluit (Verbr. 13.4.1959 J.T. 634);

Overwegende dat materiële schade niet bestaat in het reële verlies aan inkomen, maar in de vermindering van de arbeidsgeschiktheid (Van Deuze «De burgerlijke aansprakelijkheid bij arbeidsongevallen» nr 66 en volg.; - Verbr. 13.4.1959, R.V. 1959-60 K. 731; Verbr. 6.2.1958 R.W. 1958-59 K. 334);

Overwegende dat aanlegster, de stad Antwerpen, terecht doet gelden dat de verantwoordelijke voor het ongeval niet mag profiteren van het statuut dat bepaalde voordelen voorziet voor het slachtoffer; dat dit statuut de verhoudingen tussen werkgever en werknemer regelt en enkel tussen partijen uitwerking heeft; dat dit niet tot gevolg kan hebben de aard of het belang van de schade te wijzigen (Verbr. 15 maart 1954, Pas. 1954-1-626);

Wat de eis van aanlegger Notelteirs betreft :

Overwegende dat aanlegger Notelteirs vroeger een kraandrijver was; dat hij thans volgens de deskundige dit bedrijf niet meer kan voortzetten en dit ingevolge de toestand van zijn rechter knie; dat hij door zijn werkgever verplaatst werd als museumbewaker waar hij lichter werk te verrichten heeft; dat, geboren zijnde op 14 juli 1915, hij de ouderdom van 43 jaar

bereikt had op het ogenblik van het ongeval en bijgevolg nog talrijke jaren het bedrijf van kraandrijver had kunnen uitoefenen met al de voordelen en mogelijke weddeverhogingen hier aan verbonden;

Overwegende dat aanlegger ook een schade lijdt door de omstandigheid dat de gebrekkige toestand van zijn knie hem ongetwijfeld hindert bij het verrichten van huishoudelijke en andere bezigheden;

Overwegende dat deze morele schade opgelopen door Notelteirs en veroorzaakt door de vermindering van de werkonbekwaamheid in aanmerking moet komen in de vergoeding die door hem gevorderd wordt, omdat zij niet afhankelijk is van de materiële schade gevorderd door de stad Antwerpen als gesubrogeerde op basis van de arbeidsongevallen wet;

.....

Overwegende dat voor al deze vermengde morele schade het als billijk voorkomt aan aanlegger Notelteirs toe te kennen een vergoeding ex aequo et bono, geschat op 100.000 F; dat reeds 10.000 F ten provisorische titel toegekend werd en dus slechts 90.000 F door verweerders verschuldigd blijft;

Wat de eis van aanlegster, de stad Antwerpen, betreft :

Overwegende dat de som van 28.536 F, die thans door de stad Antwerpen gevorderd wordt, de vergoeding vertegenwoordigt die zij uitgekeerd heeft wegens de bestendige werkonbekwaamheid van 15 % sinds de dag van de consolidatie, namelijk vanaf 1 februari 1960 tot 1 februari 1962; dat aanlegster begrijpelijk voor de toekomst akte vraagt van haar voorbehoud betreffende de bedragen die zij nog zal kunnen terugvorderen, vermits zij deze nog niet aan het slachtoffer heeft kunnen uitkeren omdat het herzieningstermijn van drie jaar nog niet verstreken was;

Overwegende dat de materiële schade volgens het gemeen recht slechts bij schatting kan berekend worden; dat kan aanvaard worden dat zij ex aequo et bono dient berekend te worden op basis enerzijds van een verlies van 15 % en anderzijds op een jaarlijks basisloon van 95.122 F; dat immers het loon dat als basis moet in aanmerking komen, het brutoloon is, verminderd met de belastingen weerhouden aan de bron, doch niet met de maatschappelijke cotisaties verschuldigd aan de R.M.Z.; dat echter het aldus bekomen bedrag dient vermeerderd te worden met de belasting die op de vergoeding zal geïnd worden (lees het artikel van Paul Huenens verschenen in «Le Journal des Tribunaux» 25.11.1962, 77e jaar nr. 4381); dat ter zake in werkelijkheid het bedrag van deze te innen belasting overeen moet stemmen, minstens approximatief, met de belastingen weerhouden aan de bron en zodoende er aanleiding bestaat het bedrag van 95.122 F in zijn geheel te weerhouden als basisloon van de huidige berekening;

Overwegende dat dus aan aanlegster, de stad Antwerpen, toekomt voor de tijdspanne gaande van 1 februari 1960 tot 1 februari 1962

95.122 F x 12

— = 14.268 F x 2 = 28.536 F.

100

Overwegende derhalve dat de eis van aanlegster gegrond is en deze van aanlegger Notelteirs ten belope van 90.000 F;

Om deze redenen :

De Rechtbank,
Rechtsdoende op tegenspraak,

Na erover beraadslaagd te hebben,
Alle verdere en strijdige besluiten verwerpende,
Verklaart de eis van aanlegger Notelteirs ontvan-
kelijk en gegrond in de volgende mate;

Dienvolgens veroordeelt eerste verweerder om aan
aanlegger een schadevergoeding wegens morele schade
te betalen van 90.000 F, vermeerderd met de ver-
goedende intresten sinds 11 maart 1958 en de gerecht-
telijke intresten;

Veroordeelt tweede verweerder tot de uitvoering van
de veroordelingen uitgesproken tegen haar verzekerde,
op de sommen die zij hem verschuldigd is ingevolge
het met haar verzekerde aangegane contract;

Veroordeelt beide verweerders tot de kosten des
gedings met inbegrip van het deskundig verslag;

Verklaart de eis van aanlegster, de stad Antwer-
pen, ontvankelijk en gegrond;

Dienvolgens veroordeelt eerste verweerder om aan
aanlegster te betalen de som van 28.536 F hoofdens
vergoeding die haar toekomt als gesubrogeerd op basis
van de arbeidsongevallen wet;

Veroordeelt tweede verweerder tot uitvoering van
de veroordeling uitgesproken tegen haar verzekerde,
op de sommen die zij hem verschuldigd is ingevolge
het met haar verzekerde aangegane contract;

Veroordeelt beide verweerders tot de kosten;

Verleent akte aan aanlegster, de stad Antwerpen,
van haar voorbehoud op vergoeding omtrent alle
andere schade voortvloeiende uit het ongeval;

Verleent ook akte aan aanlegster, de stad Antwer-
pen, dat zij het geding schat in ieder zijner hoofden
en tegenover iedere partij in zake op 50.000 F alleen
om te voldoen aan de wetten op de bevoegdheid en
de aanleg.

.....
NOOT: Over de verscheidene aspecten van toepas-
sing van de wet op de arbeidsongevallen op het per-
soneel van gemeentebesturen zie: Verbreking 11.5.
1953, Pas. 53, I, 700; Beroep Brussel 8 juli 1957 R.W.
57-58 kol. 365; Broep Brussel 17 december 1962 R.W.
62-63, kol. 2001 met noot Houtekier; Rechtbank Eerste
Aanleg te Antwerpen zetelende in beroep 1e K. 3 mei
1963 (onuitgegeven) J.M.W.

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE BRUSSEL

15e Kamer. — 11 mei 1963.

Alleenrechtsprekend rechter: M. D'Hondt.

Referendaris: M. Cleeremans.

Advokaten: Mrs. Marechal loco, Mr. Nimal en Beck.

**Faktuur. — Tegenstelbaarheid aan de Nederlands-
talige koper van een in het Frans gestelde faktuur,
waarin een bevoegdheidsclausule is opgenomen? —
Bewijslast van de verkoper.**

*De in een in het Frans gestelde faktuur opgenomen
bevoegdheidsclausule is aan de nederlandstalige
koper slechts tegenstelbaar, wanneer de verkoper
bewijst dat de koper de clausule begrepen en aan-
vaard heeft.*

P.V.B.A. Ets. Rital t./ Geltmeyer.

Gezien het geboekte gedinginleidende exploit dd.
4 april 1962;

Gelet op artikel 4 der wet van 15 juni 1935;

Overwegende dat de eis er toe strekt de betaling te
bekomen ener som van 4.033 frank (+interesten en
kosten), tegenwaarde van koopwaar, die eiser aan ver-
weerder zou hebben verkocht en dit volgens faktuur
van 7 november 1961;

Overwegende dat verweerder de bevoegdheid ra-
tione loci van deze Rechtbank betwist; dat hij be-
weert nooit de klausule die op de faktuur voorkomt
te hebben aanvaard, waarbij uitsluitend bevoegdheid
wordt toegekend aan de Rechtbank van Koophandel te
Brussel; dat deze clausule in het Frans werd opgesteld
en dat hij deze taal niet machtig is; dat verweerder
anderzijds onderstreept dat hij buiten het rechtsgebied
van deze Rechtbank woonachtig is;

Overwegende dat eiseres hierop antwoordt dat ver-
weerder van in het begin de betwiste clausule gekend
en aanvaard heeft, vermits deze clausule eveneens
voorkwam op de bestelbon die hij ondertekende;

Overwegende dat aanlegster in gebreke blijft ge-
zegde bestelbon voor te leggen en aldus te bewijzen
dat verweerder door dit stuk te ondertekenen aan-
toonde dat hij de in het Frans uitgedrukte vermeldin-
gen van de bestelbon begrepen had en ze aanvaardde;

Overwegende dat de faktuur ter zake niet dienstig
is, daar ze als niet aanvaard teruggezonden werd;

Overwegende dat aanlegster verder niet bewijst dat
het beweerde koopcontract binnen het arrondissement
Brussel tot stand gekomen is noch dat de verplichting
waar thans de uitvoering van gevorderd wordt, d.w.z.:
de betaling, aldaar diende uitgevoerd;

Overwegende dat de bevoegdheid ratione loci van
deze Rechtbank dan ook hoegenaamd niet kan steu-
nen op artikel 42 van de wet over de bevoegdheid;

Overwegende dat, ten slotte, vaststaat dat verwe-
der gevestigd is te Vrasene, derhalve buiten het rechts-
gebied van de Rechtbank van Brussel;

Om deze redenen,

de Rechtbank,

Alle andere besluiten van de hand wijzende, ver-
klaart de Rechtbank zich onbevoegd ratione loci om
van onderhavig geschil kennis te nemen;

Veroordeelt aanlegster tot de kosten.

NOOT: Verg. A.P.R. Tr. Faktuur, nr. 540; Vredege-
Mechelen, 19 december 1958, R.W. 1959-60, 217.

VREDEGERECHT TE MECHELEN

2e kanton. — 28 juni 1963.

Rechter: M. M. De Ridder.

Advokaten: Mrs. L. Janssens en F. Maerten.

Bevoegdheid. — Tergend en roekeloos geding.

*De rechter blijft bevoegd om van een regelmatig in-
gestelde wedereis kennis te nemen, ook indien daar-
na de oorspronkelijke eiser van zijn vordering af-
ziet. Het instellen van een vordering, waarvan na-
dien de ongegrondheid door de eisende partij moet
erkend worden, is roekeloos en tergend. Het niet be-
antwoorden door de verwerende partij van een som-
matie ontheft de eisende partij niet van vooraf-
gaande verificatie van haar vordering.*

Rijksdienst voor de Pensioenen der Zelfstandigen t./
Laerte Georgette.

Aangezien de eiseres de verweerster heeft gedagvaard in betaling ener som van 3.879 F, te vermeerderen met de wettelijke intresten vanaf 21-6-1962, met de rechterlijke intresten en met de kosten van het geding, uit hoofde van bijdragen vervallen: in 1956 1200 F; in 1957 1200; in 1958 1200; en uit hoofde van intresten: 279 F;

Aangezien de verweerster de ongegrondheid van de eis voorhoudt en wegens tergend en roekeloos geding een tegeneis stelt ten einde de eiseres te horen veroordelen om haar een schadevergoeding te betalen van 500 F, te verhogen met de gerechtelijke intresten en met de kosten;

Aangezien in besluiten ter zitting neergelegd, de eiseres « aan haar vordering verzaakt »;

Aangezien meestal aanvaard wordt dat, niettegenstaande de verzaking aan de eis, de rechter bevoegd blijft om te kennen van de tegeneis wanneer deze, zoals in casu, regelmatig ingeleid is (zie Rép. pr. dr. b. v° demande reconventionnelle, nr. 31);

Aangezien door het inleiden van de eis, waarvan zij zelf thans de ongegrondheid toegeeft, de eiseres roekeloos en tergend is opgetreden;

dat zij in 1962 niet verschuldigde bijdragen opvoert voor de dienstjaren 1956, 1957 en 1958, als wanneer haar uitgebreide diensten en de door haar genomen tijd het ongegronde van de eis hadden moeten doen uitschijnen;

dat het niet beantwoorden door de verweerster ener sommatie haar aangedaan op 19-6-1961, niet als ontlastend kan dienen voor de eiseres, daar de verweerster niet de verificatie moet doen die eigenlijk moet geschieden door de eiseres, en daar de verweerster niet moet bewijzen dat zij niets verschuldigd is, maar dat de eiseres het bewijs moet leveren van de gegrondheid harer vraag;

dat de eiseres, wegens de door haar begane fout, aan de verweerster een schadevergoeding verschuldigd is, billijk te schatten op 500 F;

Aangezien de tegeneis in laatste aanleg dient gevonnist te worden (Rép. pr. dr. b. v° demande reconventionnelle, nr. 120 en vlg.);

Gelet op de artt. 2, 30, 32, 33, 35, 37, 41 der wet van 15 juni 1935;

Om deze redenen:

Wij, Vrederechter, geven akte aan de eiseres dat zij verzaakt aan haar vordering. Vonnissende op tegenspraak en in laatste aanleg over de tegeneis, verklaren deze ontvankelijk en gegrond, en veroordelen de eiseres om aan de verweerster een schadevergoeding te betalen van 500 F, te vermeerderen met de rechterlijke intresten vanaf 21 juni 1963.

Veroordelen de eiseres tot de kosten van het geding.

VLAAMSE JURISTEN,

ABONNEERT U OP

RECHTSKUNDIG WEEKBLAD

ARBEIDSGERECHT VAN BEROEP TE ANTWERPEN

Werkliedenkamer. — 26 april 1963.

Voorzitter: M. A. Van den Bosch.
Advokaat: Mr. J. Van den Heuvel.

Arbeidsovereenkomst. — Grenzen van het stakingsrecht van de arbeider. — Ongeoorloofd karakter van de staking en grond tot onmiddellijk ontslag van de arbeider, wanneer de staking gericht is tegen maatregelen van de uitvoerende macht en niet tegen de werkgever ter verbetering van arbeidsvoorwaarden.

Het deelnemen aan een staking, die ten doel heeft van de werkgever betere arbeidsvoorwaarden, verhoging van loon of sociale voordelen te verkrijgen, levert geen dwingende reden op tot onmiddellijk ontslag in de zin van art. 20 van de wetten op de arbeidsovereenkomst. Dit recht om te staken maakt volgens de heersende rechtsovertuiging deel uit van de arbeidsovereenkomst en van het coalitierecht in het algemeen.

Daarentegen moet het deelnemen aan een werkstaking als ongeoorloofd en derhalve als een zware fout in hoofde van de stakende werknemer worden aangezien, wanneer gestaakt wordt niet met een sociaal doel. Dit kan ook het geval zijn door de begeleidende omstandigheden van de staking, zoals o.a. het niet naleven van de overeengekomen procedure. De afwezigheid van een regelmatige stakingsaanzegging en de eraan voorafgaande verzoeningsprocedure is als een zware fout aan te merken.

De in 1960-1961 georganiseerde staking tegen de zgn. eenheidswet was geen professionele staking; zij was ongeoorloofd in haar doelstelling; de deelneming eraan maakt een zware fout uit van de werknemer bij de uitoefening van zijn stakingsrecht.

In de rechtsleer en rechtspraak van de landen der Europese Economische Gemeenschap wordt een staking, die niet gericht is tegen de werkgever, maar tegen de regering eveneens als ongeoorloofd en als een wettelijke grond voor onmiddellijk ontslag zonder opzeggingsvergoeding aangezien.

Heylen t./ N.V. Verachttert.

Overwegende dat het beroep ingesteld werd door deurwaarder Mter Ad. H. Schnaphauf te Antwerpen ten verzoeken van Heylen Eduard, tegen een vonnis van de Werkrechtssraad van Antwerpen, Werkliedenkamer, tegensprekelijk geveld op 23 augustus 1962 waarbij beroeper, toen aanlegger afgewezen werd van zijn eis tot het bekomen van een bedrag van 3.240 F ten titel van schadevergoeding te vermeerderen met de gerechtelijke intresten en de kosten en daarenboven veroordeeld werd tot de kosten van het geding;

Overwegende dat beroeper zich vanaf 31-12-1960 niet meer op zijn werk in de onderneming van beroepene had aangeboden om reden van zijn deelname aan de alsdan heersende staking tegen de zogenaamde eenheidswet; dat hij bij aangetekende brief van 13-1-1961 afgedankt werd, zonder vooropzeg of vergoeding wegens ongerechtvaardigde afwezigheid; dat de eerste rechter besliste dat een regelmatig afgekondigde staking moet aangezien worden als een erkend middel voor de arbeiders om hun belangen te verdedigen; dat de staking tot het statuut zelf van de arbeider behoort; dat dergelijke staking slechts

een schorsing van de overeenkomst tot gevolg heeft ; dat aanlegger evenwel bij de uitoefening van zijn stakingsrecht een zware fout heeft begaan door het feit dat geen regelmatige stakingsaanzegging werd gegeven, noch enige verzoeningsprocedure of andere elementen aanwezig waren die de staking tot een normaal recht zouden hebben gemaakt ; dat de werkgeefster, verweerster, op 31-1-1961 nog immer gerechtigd was aanlegger af te danken aangezien de zwaarwichtige reden waarop verweerster zich beroept, zich uitstrekt over de periode van 2 tot 14 januari en er geen verjaring was ingetreden ;

Overwegende dat beroeper tot staving van zijn beroep aanvoert : dat hij het met de eerste rechter volkomen eens is waar deze aanneemt dat de afwezigheid wegens staking op zichzelf geen verbreking van de overeenkomst door de werknemer uitmaakt, aangezien zulks niet de bedoeling is van de werknemer, die trouwens de bedoeling heeft na de beëindiging van de staking het werk bij zijn werkgever te hervatten ;

Overwegende dat beroeper verder voorhoudt dat enkel dient nagegaan te worden of de afwezigheid wegens staking een zwaarwichtige reden uitmaakt die de onmiddellijke afdanking zonder vooropzeg door de werkgever rechtvaardigt ; dat hij tot staving van zijn stelling dat een zulkdanige afwezigheid geen zwaarwichtige reden is welke een onmiddellijke doorzending of afdanking zou rechtvaardigen, pleit dat het stakingsrecht een natuurlijk recht is van de arbeider en een natuurlijk gevolg van het coalitierecht ; dat het overigens als een sociaal verschijnsel erkend wordt door de wetgever zoals blijkt uit verschillende wetten en besluiten ; dat er dus enkel aandeiding zou kunnen bestaan tot afdanking wegens zwaarwichtige reden als de neerlegging van het werk moest gepaard gaan met een fout of met misbruiken ; dat er in hoofde van beroeper geen spraak kan zijn van enige fout of misbruik aangezien hij slechts de instructie van zijn vakbond opvolgde ; dat de massale opvolging van de ordewoorden van bedoelde vakbond en de gespannen en incidentrijke atmosfeer op de arbeiders een grote morele invloed heeft gehad ; dat het poneren van een zware fout geen rekening houdt met de sociale werkelijkheid ; dat zeker de afwezigheid wegens staking zeker niet iedere verdere samenwerking met zijn werkgever onmogelijk maakte wat nochtans nodig is om een onmiddellijke afdanking te wettigen ;

Overwegende dat beroeper het probleem juist omschrijft waar hij zegt dat er dus enkel dient te worden nagegaan of de afwezigheid wegens staking een voldoende zwaarwichtige reden is die de onmiddellijke doorzending, zonder vooropzegging of vergoeding van de werknemers, rechtvaardigt ;

Overwegende dat de afwezigheid wegens werkstaking niet als een zware fout in de uitvoering van de overeenkomst kan aangezien worden ; dat een professionele staking welke er op gericht is van de werkgever betere arbeidsvoorwaarden, verhoging van loon of sociale voordelen te verkrijgen volgens de heersende rechtsovertuiging als inherent aan de arbeidsovereenkomst en het coalitierecht in het algemeen te beschouwen is (L. Seutens, op.cit. p. 951, nr 28 - Van Goethem en Dillemans ; Handboek voor het sociaal recht, Antwerpen, 1962, p.114 ; De Saedeleer, La grève devant le droit, Revue du Travail 1961, blz. 1-13 - W.R. Ber. Luik 7 mei 1960, Jur. Lig. 1959-1960, p. 294) ; dat bijgevolg een deelneming aan een professionele werkstaking geen voldoende zwaarwichtige reden uitmaakt in de zin van art. 20 van de wetten op de arbeidsovereenkomst, om de werkgever toe te laten de werknemer onmiddellijk zonder voor-

opzegging of vergoeding af te danken of door te zenden ;

Overwegende dat de deelneming aan de werkstaking daarentegen wel als ongeoorloofd en bijgevolg als een zware fout in hoofde van de stakende werknemer moet aangezien worden wanneer de staking veroorzaakt of ontketend werd met een bedoeling die niets gemeen heeft met haar sociale doelstelling, de verdediging van de beroepsbelangen, of door begeleidende omstandigheden als daar zijn de niet-naleving van de overeengekomen procedure. (In die zin : L. Seutens, op.cit. nr 21, p. 953 - R. Roch op.cit. p.15 in fine - Prof. Givord, La notion et la liceité de la grève dans la jurisprudence constante contemporaine ; Droit social, nr 1, janvier 1961, p. 34 2 kol. ; V. Fongerol, Le droit de grève et la notion de faute lourde, Rep. Comm. 1956, p. 70) ;

Overwegende dat de eerste rechter de zware fout meende te vinden in de afwezigheid van een regelmatige stakingsaanzegging en de voorafgaande verzoeningsprocedure ;

Overwegende dat beroeper hiertegen doet opmerken, dat de zware fout onmogelijk kan liggen in de zogezegde afwezigheid van een regelmatige stakingsaanzegging en de er aan voorafgaande verzoeningsprocedure ; dat deze op verzoening berekende procedure in casu geen zin had aangezien de staking niet gericht was tegen de werkgever, noch tegen een groep van werkgevers, noch tot doel had de arbeidsvoorwaarden te veranderen maar gericht was tegen zekere maatregelen die de regering zich voorgenomen had in te voeren ; dat daarenboven een stakingsaanzegging nooit individueel gedaan wordt, doch steeds door een erkende vakbond wordt gegeven ; dat de vakbond waar bij beroeper aangesloten was, n.l. het A.B.V.V. de werkgevers had verwittigd dat er zou gestaakt worden en de controle van deze vakbond op 29-12-1960 een stakingsaanzegging gaf aan de bedrijfsgroepering van beroepene ;

Overwegende dat een dergelijke fout terecht als een zware fout kan aangezien worden (Cass. fr. 6 mei 1960, J.C.P. 1960, II, 11692 - Mimin, Avant la grève, la clause de conciliation dans les conflits collectifs de travail, J.C.P. 1959, I 1.407 bis) ;

Overwegende dat beroeper vooreerst niet voldoende als naar recht bewijst dat er een stakingsaanzegging werd gegeven ; dat hij waar hij het overbodige en nutteloze van een dergelijke aanzegging en de eraan voorafgaande verzoeningsprocedure wil aantonen en bewijzen expressis erkent dat het in casu niet ging om een professionele staking, maar om een actie die gericht was tegen zekere maatregelen die de regering zinnens was in te voeren, dus tegen de uitvoerende macht van de Staat ; dat de staking aldus moet aangezien worden als ongeoorloofd in haar doelstelling en de deelneming eraan de zwaarste fout van beroeper in de uitoefening van zijn stakingsrecht uitmaakte ;

Overwegende dat Prof. Givord in zijn hoger geciteerd werk nr 19, p. 97 terecht opmerkt dat de rechtspraak eenparig een staking, die niets te maken heeft met haar eigenlijke doelstelling, als ongeoorloofd veroordeelt « Celle-ci est condamnée comme détournée de sa destination professionnelle... » en verder « ...que la jurisprudence attribue à une telle grève un caractère si gravement irrégulier que tout salarié y participant était reconnu personnellement coupable d'une faute lourde ». Zie eveneens P. Durand, Verslag nopens het Franse recht nr 15, Staking en uitsluiting, Luxemburg, 1961, P. Durand, Le régime juridique de la grève politique, Droit social 1953, 18, 22, L. Seutens, op. cit., nr 26 tot 28, p. 956-958 - Cass. fr. 1 maart

1961, Dalloz Jur. 1961, p. 421 - Cass. fr. 10 maart 1961. Droit social, nr 6, juni 1962, p. 363 Cass. fr. 3 juni 1957, Bull. Cass. 1957, 4.472; dat derhalve het aanbod van beroeper te bewijzen, door alle middelen van recht, getuigen inbegrepen, dat andere arbeiders die in gelijkaardige omstandigheden als beroeper wegens staking afwezig waren geweest, door beroepene terug te werk werden gesteld bij het einde der staking, ter zake niet dienende is;

Overwegende dat de rechtsleer en rechtspraak in de andere partnerlanden van de Europese Economische Gemeenschap een dergelijke staking die niet gericht is tegen de werkgever, noch afgestemd is op de verbetering der arbeidsvoorwaarden maar gericht is tegen de Regering als ongeoorloofd aanziet en derhalve een onmiddellijke verbreking van de arbeidsovereenkomst wettigt (L. Seutens, op.cit. p. 956, Italië, Hof van Cass., 24 februari 1951, Giur. it. 1953, II 379 - id. Raad van State, 20 oktober 1954; Foro it. 1955 II 67, Giur. it., 1953, II, 379; Raad van State, 20 oktober 1954; Foro it. 1955, II, 67; Raad van State, 14 maart 1955; Foro it., 1955, II, 113). Tot hetzelfde besluit komt de Cour supérieure de Justice van het Groot-Hertogdom Luxemburg op basis van de voorbereidende werken van de Constitutionele wet van 21 mei 1948 (Cour Supérieure de Justice, 24 juli 1952, Pas. Lux. XV (1950-53), Luxemburg, 1954, 355-375, met het advies van Procureur-generaal Welter). Politieke werkstakingen worden als « sociaal inadepkwaat » en dus onrechtmatig aangezien in de Duitse Bondsrepubliek (Hueck en Nipperdy, Lehrbuch des Arbeitsrechts, deel II, zesde uitg., Berlijn-Frankfurt, 1957, 644); hetzelfde geldt voor Nederland (President, Rotterdam, 8 december 1949, Arbeid, 1950, 157; cfr. het Advies van de Werkgroep ingesteld door de Minister van Justitie a.i. op 17 februari 1959 inzake de wettelijke regeling van de werkstaking, 's Gravenhage, 1961, blz. 18-19);

Overwegende dat beroeper verder doet opmerken dat beroepene de afwezigheid als zwaarwichtige redenen niet meer kan inroepen aangezien meer dan twee werkdagen verlopen waren sinds beroepene kennis had van het zogenaamd zwaarwichtig feit;

Overwegende dat het beroep op artikel 20, laatste lid, luidens hetwelk de onmiddellijke verbreking der overeenkomst niet meer mag plaats hebben, wanneer het feit, dat de verbreking zou verrechtvaardigd hebben, de werkgever sedert ten minste twee werkdagen bekend is, niet steekhoudend is; dat inderdaad de afwezigheid van 31-12-60 tot 13 januari te beschouwen is als één periode, als een eenheid van tijd en de zwaarwichtige reden nog bestond en voortduurde op het ogenblik der afdanking;

Overwegende dat met betrekking op het protocol bij de collectieve overeenkomst van 18 mei 1960 beroeper aanvoert dat deze collectieve overeenkomst enkel voorzag geen actie te voeren tot wijziging van de overeengekomen bepalingen, wat echter in casu geenszins het geval was zodat het inroepen van deze overeenkomst naast de kwestie is;

Overwegende dat deze overeenkomst, hoewel niet rechtstreeks in gevaar gebracht werd door de bewuste staking, en er geen actie gevoerd werd tot wijziging van de overeengekomen bepalingen deze toch kan aangezien worden als een maatregel die zou kunnen verhinderen dat de opgerezen problemen met sereniteit zouden onderzocht worden.

Om deze redenen:

Het Arbeidsgerecht van beroep te Antwerpen, Werk-

liedenkamer, alle andere en strijdige besluiten verwerpende, rechtdoende op tegenspraak, verklaart het beroep tijdig ingeleid, regelmatig in de vorm, ontvankelijk doch ongegrond, bevestigt het vonnis a quo, wijst het aanbod van beroeper af, te bewijzen door alle middelen van recht, getuigen inbegrepen, dat andere arbeiders die in gelijkaardige omstandigheden als beroeper afwezig waren geweest, bij het einde der staking terug in dienst werden genomen door beroepene, als ter zake niet dienende, verwijst beroeper in de kosten.

NOOT: Verg. o.a. twee beslissingen van het Arbeidsgerecht te Antwerpen d.d. 13 maart 1962 over de deelneming van een arbeider aan de stakingsbeweging tegen de eenheidswet. R.W. 1961-62, 1873 en 1875.

BOEKBESPREKING

P. H. Galle, Beveiligd bestaan. — Grondtrekken van het middeleeuwse waterstaatsrecht in Z.W.-Nederland en hoofdlijnen van de geschiedenis van het dijkbeheer in dit gebied (1200-1863). — Proefschrift Universiteit Leiden. — Drukkerij W. D. Weinema, Delft, 1963, 372 blz., 325 BF.

In dit lijvig doch vlot leesbaar boekdeel behandelt de auteur de geschiedenis van wat bij ons onder « polder- of dijkrecht » bekend staat, in het bijzonder van de polders in het zgn. Deltagebied, nl. de Zuid-Hollandse eilanden en Zeeland. En zo treedt meteen het belang van deze monumentale studie ook voor Vlaanderen op de voorgrond daar een belangrijk deel van Zeeland met name Zeeuws-Vlaanderen, tot bij de scheiding tengevolge van de troebelen der 16^e eeuw, integrerend deel uitmaakte van Vlaanderen, zodat oorspronkelijk het Zeeuws en Vlaams recht aan éénzelfde bron ontsprongen zijn. Vandaar het uitzonderlijk belang dat het besproken boek oplevert voor de rechtsgeschiedenis van de polders in het noorden van Vlaanderen; bij ons weten werd deze materie tot op heden nergens zo uitvoerig en wetenschappelijk verantwoord behandeld.

De eerste geschreven stukken over het dijkrecht dateren pas uit de 13^e eeuw; merkwaardig is het dat de oudste en uitvoerigste bron, nl. de keur van de Vier Ambachten in Vlaanderen (Assenede - Boekhout - Aksel en Hulst) in 1242 uitgevaardigd werd door de graaf van Vlaanderen en gelding had in een streek waar nu de staatsgrens doorloopt; in deze keure wordt voor het eerst het dijkrecht uitvoerig behandeld en eenvormig gemaakt.

Deze keure heeft onmiskenbaar een uitzonderlijk belangrijke invloed gehad in de waterschapsgeschiedenis van het zuidwesten van Nederland.

Doch de auteur heeft in het bijzonder beoogd de ontwikkeling na te gaan enerzijds van het lokaal costumier polderrecht tot de regionaal of nationaal geldende wetgevingen en anderzijds van de territoriale uitgroei van de oorspronkelijk kleine autonome bedijkingen tot de machtige en uitgestrekte waterschappen die in het Nederlandse waterstaatsbestel een onvervangbare taak vervullen.

En hier moet de auteur geprezen en ook bewonderd worden om het eindeloos geduld dat hij aan de dag legde bij de opzoeking en uitdieping van de geschiedenis — ik zou bijna zeggen lijdensweg — van de afzonderlijke kleine polders, die individueel niet be-

stand bleken om hun bestaan tegen de aanvallen van de zee te beschermen, tot hun samenbundeling in de machtige waterschapsverbanden, die mede door hun bredere omslagmogelijkheden, in staat zijn de strijd tegen het buitenwater met goed gevolg aan te binden en vol te houden, en zo het gebied van de lage landen te helpen beveiligen.

Merkwaardig is dat deze uitgroei veelal werd tegen-
gewerkt door de lokale bestuurders van de polders, die hun eigen privileges en macht niet wilden prijsgeven; doch de uitgroei van de machtige waterschappen is als het ware tegen de wil in van de klein menselijke invloeden tot stand gekomen tengevolge van de opeenvolgende rampspoeden, overstromingen en dijkdoorbraken waarmede de onmeedogende zee periodiek de polderstreken kwam teisteren; de laatste hand werd in Nederland pas gelegd enkele jaren na de ramp van

1 februari 1953, die de beslissende stoot gegeven heeft voor de oprichting van zeer ruime waterschappen.

De geschiedenis van de ontwikkeling van kleine poldereenheden tot uitgestrekte en dienvolgens financieel en technisch sterke verbanden bij onze noorderburen, kan ook te onzent ten nutte gemaakt worden; nu de nieuwe wetgeving, nl. de wateringenwet van 1956 en de polderwet van 1957, een vaardig instrument heeft geschapen waardoor de samenbundeling van de individueel zwakke of niet leefbare polders mogelijk wordt, is wellicht de tijd aangebroken om van dit werkinstrument een nuttig gebruik te maken.

Het doorlezen van de werkelijk boeiende en leerrijke studie van Mr. P. H. Gallé moge daarbij een leidraad zijn.

Ach. Pauwels.

BALIELEVEN

Stagemeesters en Stagiairs bij hun Stafhouder

Op 8 juni 1963 werd op het landhuis van de Stafhouder van Leuven het Symposium gehouden van stagemeesters en stagiairs. Na een inleidend woord van de Stafhouder, Mr. Raport, zegde de senior stagemeester, Mr. Baete, wat de stagemeester van de stagiairs verwacht. Daarop sprak Mr. van Laer, oudste stagiair over zijn ondervinding na drie jaren stageleven. Daarna handelde de jongste stagiair, Mr. van Oudenhove over: «Wat verwacht een beginnend stagiair van zijn stagemeester».

Het zakelijk gedeelte van het colloquium eindigde met een uiteenzetting door Mr. Raport junior, van de Balie van Brussel, en gewezen «chef de colonne» aldaar over de werkmethodes van het bureau van kosteloze rechtsbijstand te Brussel.

Waarna de heren zich bij de dames voegden en het colloquium in alle gezelligheid en gemoedelijkheid werd voortgezet. Hierna volgen de «beschouwingen van de eerstejaarsstagiair».

WAT VERWACHT EEN BEGINNEND STAGIAIR VAN ZIJN STAGEMEESTER ?

Enkele beschouwingen van een eerstejaarsstagiair

Wanneer men een beginnend stagiair vraagt het probleem van de verhoudingen tussen stagemeester en stagiair en inzonderheid de vraag «wat verwacht een stagiair van zijn stagemeester?» even aan te snijden, dan voelt hij zich hierbij ten eerste verlegen. Bij dergelijke vraag wordt hij inderdaad gedwongen te getuigen van een verregaande onwetendheid. Hij die pas de deuren van de universiteit achter zich heeft gesloten, betreedt hier plots een domein dat hem zo vreemd aandoet, dat de verwachtingen die hij kan en moet hebben, noodzakelijkerwijze gesteund zijn op eerder vage begrippen betreffende het balieleven, vage ideeën die hij dan wellicht zelfs niet tijdens zijn studies heeft opgedaan, maar die hij dikwijls op zeer toevallige wijze hier en daar heeft opgevangen.

Wij zijn er van overtuigd dat iemand die zijn stage beëindigt en meteen op een driejarige ondervinding kan steunen, met oneindig veel meer bekwaamheid de verschillende aspecten van dit zo belangrijk, dit zo delicate probleem zal weten te belichten, dan een schuchtere beginnening die hier dan ook enkel een eerste poging zal doen.

I. De stage is een leertijd.

Wij zijn de mening toegedaan dat men zeer goed voor ogen moet houden dat de stage in de allereerste

plaats een leertijd is. In het kader van de deontologie zal men vooropstellen dat de stagetijd een proeftijd is gedurende dewelke men er zich rekenschap zal kunnen van geven of de stagiair de nodige bekwaamheid, de nodige moraliteit bezit om daarna op de tabel te worden ingeschreven. Welnu, die bekwaamheid en die moraliteit welke van de stagiair met reden geëist worden, moet hij werkelijk aanleren en wij zouden zelfs bijna zeggen, aanleren als een kind. Het eerste en misschien wel het voornaamste wat een beginnend stagiair van zijn stagemeester verwacht is, dat deze laatste er zich rekenschap zou van geven dat een stagiair die zopas zijn studies heeft beëindigd, zich op het gebied van de praktijk zeer ver beneden het nulpunt bevindt. Zich van die ruwe werkelijkheid ten volle bewust zijn, is een zienswijze vanwege de stagemeester waarvoor zijn stagiair hem eeuwig dankbaar zal zijn. De stagiair moet weten dat hij bij het begin in volle vertrouwen aan zijn stagemeester de meest onwaarschijnlijke en de meest onhandige vragen moet kunnen stellen. Hier ligt voor de stagiair de eerste schakel naar het verkrijgen van het zelfvertrouwen, dat zelfvertrouwen dat hij zo nodig zal hebben en dat precies het element is dat hij bij de aanvang wel meest ontbeert.

Wij herhalen het, de stagiair die zopas zijn studies heeft beëindigd, kent op het gebied van de praktijk

werkelijk niets! Hoe zal de stagemeester dit op de meest doeltreffende wijze verhelpen, wat zal hij zijn stagiair bijbrengen, voor ogen hebbend dat de stagetijd een leertijd is en dit in de geest die wij zoëven hebben omschreven?

A. De stagemeester moet bij het begin van de stagetijd zijn stagiair een klare kijk geven op bepaalde essentiële elementen van procedurale aard waaromtrent hij tijdens zijn studies zeer weinig verneemt.

Een stagiair die zijn stagetijd aanvat, wordt op zeer plotse wijze geconfronteerd met bepaalde elementen van procedurale aard die essentieel zijn omdat hij ze elke dag zal nodig hebben en waaromtrent hij nochtans tijdens zijn studies bijna niets heeft vernomen. Dit laatste is enigszins te begrijpen: de elementen van procedurale aard die wij hier immers voor ogen hebben, hebben in feite met rechtsstudies heel weinig uitstaans; zij omvatten wat wij zouden kunnen noemen «de dagelijkse keuken» van het beroep en kunnen zich slechts volledig eigen worden gemaakt na een zekere praktijk.

Niettemin zijn wij van oordeel dat de stagemeester, voordat hij zijn stagiair in de praktijk werpt, hem over bepaalde van deze essentiële elementen, een klare, doch theoretische kijk zou moeten geven. In de eerste weken zou de stagemeester enkele theoretische uiteenzettingen moeten wijden aan die essentiële elementen van procedurale aard die hijzelf automatisch uitvoert maar die voor de stagiair volledig vreemd zijn.

a. De essentiële verschilpunten tussen een strafzaak en een burgerlijke zaak.

Een eerste theoretische uiteenzetting zou de stagemeester kunnen wijden aan de essentiële verschilpunten die bestaan tussen een strafzaak en een burgerlijke zaak. In strafzaken staan tegenover elkaar het belang van de cliënt en het algemeen meer theoretisch belang van de maatschappij, de bestraffing van de schuldigen, terwijl in burgerlijke zaken het belang van de cliënt staat tegenover het belang van de tegenpartij, meestal het stricte recht van de ene tegenover het stricte recht van de andere; in strafzaken geschiedt het vooronderzoek geheim, in burgerlijke zaken op tegenspraak; in strafzaken krijgt de advocaat kennis van het dossier, terwijl in burgerlijke zaken het dossier door de advocaat zelf wordt samengesteld. Dit zijn slechts een drietal voorbeelden van begrippen die voor een ouder advocaat zo fundamenteel zijn, maar die een beginnend stagiair nauwelijks vermoedt. Een korte theoretische uiteenzetting door de stagemeester zou van bij de aanvang het terrein voor de stagiair wat dit betreft effenen en zou verhinderen dat hij na maanden stage nog zou gaan twijfelen of nog moeilijkheden zou gaan ondervinden omtrent elementen die zo essentieel zijn.

b) De rol van de pleitbezorger.

Een tweede uiteenzetting zou de stagemeester kunnen wijden aan de rol van een pleitbezorger en inzonderheid aan de manier waarop een advocaat zich in betrekking stelt met een pleitbezorger en aan de wijze waarop de procedure verder verloopt. Een dergelijke uiteenzetting zou verhinderen dat een stagiair die misschien bij het begin geen zaken te behandelen krijgt waarbij een pleitbezorger betrokken is, na maanden stage op dit gebied nog moeilijkheden zou ondervinden.

c) De conclusies.

De conclusies, ziedaar nog een domein waaromtrent de ideeën van een beginnend stagiair buitenmate vaag zijn. In welke zaken neemt men conclusies, wanneer neemt men er geen, wanneer en hoe wisselt men ze uit? Een bondige en klare kijk op die elementen aan de hand van een korte uiteenzetting zal vele onhandigheden van de stagiair in ruime mate beletten en zal hem later veel tijd doen winnen.

Wij willen nu natuurlijk niet gaan beweren dat deze theoretische uiteenzettingen die wij van de stagemeester verwachten plots alle moeilijkheden uit de weg zullen ruimen; de stagiair zal later, wanneer hij wat meer praktijk zal hebben, progressief wel zelf de nodige nuanceringen aanbrengen, maar aan de hand van deze enkele voorbeelden hebben wij enkel willen aanduiden dat er bepaalde elementen van procedurale aard zijn die zich als fundamenteel voordoen doch te zelfdertijd een stagiair zo onbekend voorkomen, dat een oppuntstelling vóór iedere praktijk, van het allergrootste belang is.

B. De stagemeester moet zijn stagiair progressief in de praktijk integreren.

De voornaamste taak van de stagemeester blijft natuurlijk gelegen in het feit dat hij zijn stagiair progressief in de praktijk moet inwijden.

a) Eerste stadium: de stagemeester vertrouwt aan zijn stagiair nog geen zaken toe.

Wij zien vooreerst een eerste stadium, zijnde een periode waarin de stagemeester aan zijn stagiair nog geen zaken toevertrouwt. Hij zal beginnen met hem een dossier in handen te geven om dit grondig te bestuderen. Meestal heeft een beginnend stagiair nog nooit een dossier in handen gehad en zal hij van zijn stagemeester zekere precizeringen verwachten, inzonderheid omtrent de manier waarop bepaalde stukken er zijn in terecht gekomen. De grondige inzage van een dossier en de bijkomende verklaringen hieromtrent, en dit bij de aanvang van de stage, zullen de stagiair in het algemeen elementen bijbrengen die hij nooit meer zal vergeten. In die omstandigheden lijkt ons de studie van zijn eerste dossier van zeer groot belang. In dit kader zal de stagemeester er goed aan doen zijn stagiair zeer vlug te belasten met het rationeel opzoeken van rechtspraak en met het opmaken van conclusies aan de hand van zijn eerste dossiers. Het zijn twee zaken die hij tijdens zijn studies nooit zeer ernstig heeft gedaan en waaraan hij nochtans van het begin af moet wennen; vooral dient hem gewezen op de draagwijdte die hij aan de conclusies moet geven en op de details waarmee hij ze moet stofferen, want hij zal een neiging aan de dag leggen alleen de grondideeën naar voor te brengen en zeer belangrijke details, inzonderheid in de verklaringen van partijen en getuigen, te verwaarlozen.

Het eerste stadium op het paleis zelf zal er in bestaan de bijzondere aandacht van de stagiair te vestigen op de details van een zitting: in de ondervraging van een getuige, in de vorm van een pleidooi, in de formulering van een vonnis schuilen bijzonderheden die een stagiair ongetwijfeld zullen ontgaan als zijn stagemeester er hem niet op wijst en die nochtans van zeer groot belang zijn. De stagemeester zal er in de eerste plaats op steunen dat zijn stagiair aanwezig is bij de behandeling voor de rechtbank van de zaken waarvan hij het dossier heeft ingestudeerd en waarvoor hij misschien conclusies

heeft gemaakt. Hierin schuilt een zeer efficiënt middel om de stagiair in het begin van de stage een goed eind vooruit te helpen: namelijk het ondervinden van de correlatie tussen wat hijzelf in een zaak heeft gedaan en de manier waarop diezelfde zaak uiteindelijk behandeld en gepleit wordt.

In het eerste stadium zal de stagemeeester zijn stagiair tevens regelmatig naar de griffies en naar het parket sturen opdat hij ook hiermee stilaan vertrouwd zou geraken: de neerlegging van een verzoekschrift, de kennisneming van een vonnis, het vragen van een eenvoudige inlichting zijn immers stuk voor stuk elementen die een beginnend stagiair zeer vreemd aandoen.

b) *Tweede stadium: de stagemeeester vertrouwt aan zijn stagiair zaken toe.*

In een tweede stadium verwacht de stagiair vervolgens dat zijn stagemeeester hem stilaan af en toe een zaak zou toevertrouwen. De stagemeeester zal natuurlijk wel inzien dat hij nog in ruime mate zelf zal moeten nagaan hoe zijn stagiair de zaak zal voorbrengen, maar toch is het ogenblik gekomen om de stagiair het essentiële van het bijkomstige te leren onderscheiden en hem te wijzen op de fundamentele vereisten voor een goed pleidooi: het pleidooi goed voorbereiden, een methodische uiteenzetting geven vooral in burgerlijke- en in handelszaken, rekening houden met de psychologie van de rechter, letten op de houding die in het pleidooi aangenomen wordt ten opzichte van de wet en ten opzichte van het gerecht, zijn zaken waarop de stagemeeester bij zijn stagiair inzonderheid moet aandringen. Indien dit alles hem reeds werd bijgebracht, samen dan met wat hij op andere zittingen en van anderen heeft kunnen horen en leren, zijn wij er van overtuigd dat de stagemeeester na een relatief korte tijdsperiode bepaalde zaken in volle vertrouwen aan het uitsluitend initiatief van zijn stagiair zal mogen overlaten.

In die omstandigheden menen wij dat de stagemeeester er dan ook niet moet voor terugdeinzen, indien hij er de gelegenheid toe heeft, er voor te zorgen dat zijn stagiair eventueel in een zaak zijn tegenstrever wordt: wanneer een cliënt bij hem komt die echter toevallig tegenstrever is van een verzekeringsmaatschappij waarvoor hij pleit, waarom zou hij die cliënt door zijn stagiair niet laten verdedigen?

C. *De stagemeeester moet zijn stagiair bijzonder helpen bij de behandeling van de pro-deo's.*

Het is natuurlijk eenvoudig zo maar te spreken van een eerste stadium en van een tweede stadium, maar dit neemt niet weg dat het best mogelijk is dat een stagiair vanaf de eerste week een zeer ingewikkelde zaak zelf te behandelen krijgt in het kader van de pro-deo's. Daarom verwacht de stagiair dat zijn stagemeeester hem bijzonder helpt bij deze pro-deo's. Een beginnend stagiair verwacht dat zijn stagemeeester er zich ten volle rekenschap zou van geven dat hij in dit geval werkelijk de enige persoon is waartoe hij zich in volle ontreddering kan wenden: een duidelijke uiteenzetting van de echtscheidingsprocedure, een nadere verduidelijking omtrent de procedure bij het aanvragen van een pro-deo, zijn inlichtingen die een jong stagiair met oneiding veel dankbaarheid in ontvangst zal nemen.

Vermits de stagiair, ter gelegenheid van de pro-deo's, tevens zijn eerste cliënt zal ontvangen, is hier ook aan de stagemeeester de gelegenheid gegeven hem

te wijzen op zijn plichten en zijn houding jegens de cliënt en voornamelijk zijn toewijding en het bewust-worden van zijn verantwoordelijkheid te onderlijnen.

Dit weze dan een zeer summier beeld van wat een beginnend stagiair van zijn stagemeeester denkt te mogen verwachten, tenminste wat betreft het eerste aspect van de stage, namelijk de stage als leertijd voor iemand die eerst honderd procent in het vage tast.

II. *De stage is een tijd waarin de stagiair zelfvertrouwen moet verwerven*

De stage als leertijd zal echter zijn doel niet volledig bereiken wanneer hij in hoofde van de stagiair niet gepaard gaat met het verkrijgen van het nodige zelfvertrouwen, ook op het menselijke vlak. Het zelfvertrouwen op professioneel gebied dat hij stilaan zal verwerven door de praktijk, moet noodzakelijkerwijze geschraagd worden door het verhogen van zelfvertrouwen op het menselijke, op het psychologische vlak.

Ook hier is de rol van de stagemeeester belangrijk maar dit neemt niet weg dat ook de andere, de oudere confraters hier hun steentje kunnen bijdragen. Een minimum vriendelijkheid, een minimum tegemoetkoming van hunnentwege, voornamelijk wanneer zij een stagiair als tegenstrever hebben, één enkel vriendelijk woord in de dagelijkse omgang op het paleis, zullen er in ruime mate toe bijdragen de stagiair, die zeer schuchter is en die zich bij het begin zeer alleen voelt, stilaan het zelfvertrouwen te doen winnen en zullen hem vooral bepaalde ideeën doen uitschakelen waarbij hij voortdurend meent tekort te komen aan zijn plicht van hoffelijkheid en van confraterniteit in het algemeen.

Vanzelfsprekend, wij herhalen het, is ook hier de rol van de stagemeeester zeer voornaam: hij is de schakel tussen zijn stagiair en die gans nieuwe en vreemde wereld waarin deze stagiair terechtkomt: zijn stagiair voorstellen aan de leden van de rechtbank en aan de andere confraters en vooral zijn algemene houding van welwillendheid, waarbij hij nooit de indruk geeft een stagiair als een last te aanzien, zijn buitengewoon belangrijke elementen die er zullen toe bijdragen de stagiair dat zelfvertrouwen te doen inwinnen op het menselijke, op het psychologische vlak, dat zelfvertrouwen dat de eerste mijlpaal is van zijn toekomstige loopbaan.

André Van Oudenhove,
Stagiair - eerste jaar bij
de balie van Leuven.

Vlaamse Conferentie der Balie bij het Hof van Beroep te Gent

Samenstelling van het bestuur voor 1963-64

Voorzitter: Mr. P. Blomme.
Ondervoorzitter: Mr. M. Van Kerkhove.
Secretaris: M. Fr. Baert.
Penningsmeester: Mr. P. Van Malleghem.
Leden: Mrs. J. Nuytinck, Cl. De Schepper en J. Van Heuverswyn.
Vertegenwoordiger der Stagiaires: Mr. A. Heyvaert.

Conferentie van de Jonge Balie te Brugge

Wij ontvangen van de Conferentie van de Jonge Balie te Brugge, onderstaand rondschriften :

Geacht Erelid,
Waarde Confrater,

Wij hebben het genoegen U als voordrachtgever te kunnen voorstellen : Meester Maurice Debra, advocaat bij de Balie te Veurne en die als onderwerp voor zijn spreekbeurt gekozen heeft : « Controversen in de moderne kunst ».

Deze belangwekkende voordracht gaat door op dinsdag 24 september 1963 te 18 uur in de zaal van de Tuchtraad, Justitiepaleis te Brugge.

Wij zouden er uw aanwezigheid ten zeerste op prijs stellen.

Wil aanvaarden, Geacht Erelid, Waarde Confrater, de betuiging van onze genegen gevoelens.

MEDEDELINGEN

Vrije Universiteit te Brussel.
Nederlandse afdeling

**Uitbreiding van specialisatiemogelijkheden
in juridische vakken**

De Raad van Beheer van de Vrije Universiteit te Brussel heeft onlangs beslist een aantal nieuwe colleges te laten doceren.

In de *Bijzondere Licentie in internationaal Recht*, die twee proeven omvat, zullen voortaan de volgende nieuwe vakken op het programma voorkomen :

Bijzondere vraagstukken van institutioneel recht der Europese organisaties (30 uur).

Het Europees Verdrag ter bescherming van de Mensenrechten (15 uur).

Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (20 uur).

Inleiding tot het Recht van de Sovjet-Unie en der volksrepublieken (45 uur).

Tot titularis van deze laatste leerstoel werd Prof. René Dekkers benoemd, die zich in de laatste jaren zeer in het bijzonder op het Sovjet-recht heeft toegelegd.

De *Bijzondere Licentie in economisch Recht*, die ook twee proeven omvat, wordt voortaan met twee nieuwe colleges verrijkt :

Het economisch recht van de Gemeenschappelijke Markt (45 uur).

Vergelijkend fiscaal recht van de zes landen van de Gemeenschap (30 uur).

Door deze nieuwe uitbreiding van specialisatiemogelijkheden wil de Vrije Universiteit te Brussel zich aanpassen aan de meest recente ontwikkeling van de hedendaagse samenleving.

Nadere inlichtingen zijn steeds te bekomen op het Inlichtingsbureau van de Universiteit, Rooseveltlaan 50, Brussel 5.

*Medegedeeld door Prof. Dr. Frans De Pauw,
Voorzitter van de Oudstudentenbond.*

De Vrije Universiteit te Brussel, Rechtsfaculteit, meldt de vacature van de cursus « Sociologie van de arbeid » in de Nederlandse taal (30 uren) (eerste bijzondere licentie in sociaal recht).

De aanvragen der kandidaten, met curriculum vitae, dienen toegezonden te worden aan de Heer Rector der Universiteit, Franklin D. Rooseveltlaan 50, Brussel.

Nieuw initiatief aan de Rechtsfaculteit te Leuven : Licentie in Europees Recht.

Door de Fakulteit van de Rechtsgeleerdheid van de Katholieke Universiteit te Leuven wordt vanaf het academiejaar 1963-64 een Licentie in Europees recht georganiseerd.

De bedoeling van deze licentie is aan de Doctors in de Rechten de gelegenheid te bieden zich meer vertrouwd te maken met de problematiek van het recht van de Europese Gemeenschappen.

Het is onmiskenbaar dat het Europese Gemeenschapsrecht een grote uitbreiding neemt en steeds meer inwerkt op talloze aspecten van de nationale bedrijvigheid. Deze tak van het recht is volkomen nieuw ; vele afgestudeerden voelen ongetwijfeld de nood aan een systematisch overzicht van dit nieuwe recht. Om in deze behoefte te voorzien, wordt dan ook door de Leuvense Rechtsfaculteit vanaf dit jaar een onderwijsprogramma in het Europese Gemeenschapsrecht ingericht.

Deze licentie in Europees recht is in beginsel uitsluitend toegankelijk voor Doctors in de Rechten. Zij omvat een enige proef en een eindverhandeling.

Volgende vakken worden gedoceerd :

Inleiding tot de Europese verdragen ; Inleiding tot de rechtsvergelijking ; Instellingen van de Europese Gemeenschappen ; Externe betrekkingen van de Gemeenschappen ; De rechtsbescherming ; Het mededingingsrecht ; Het goederenverkeer ; Het recht van vestiging ; Arbeid en sociale zekerheid ; Vergelijkend handelsrecht ; Aktuelle vraagstukken.

Om aan personen, die een beroepsactiviteit uitoefenen, toe te laten deze licentie te volgen, worden de colleges gegroepeerd op enkele namiddagen per week.

Nadere inlichtingen betreffende deze licentie in Europees recht kunnen bekomen worden op het Sekretariaat van de Rechtsfaculteit, Krakenstraat 3, te Leuven.

Internationale Vereniging der Jonge Advocaten

Congres te Genève 3 - 6 oktober 1963

De Internationale Vereniging der Jonge Advocaten kondigt haar eerste congres aan, dat zal plaats hebben te Genève van 3 tot 6 oktober aanstaande.

Deze vereniging werd gesticht te Luxemburg op 1 juli 1962. Thans zijn reeds meer dan 15 landen er in vertegenwoordigd. Alle advocaten van minder dan 45 jaar kunnen er zich bij aansluiten. Afgezien van de onderwerpen die op het congres zullen behandeld worden zal deze samenkomst een uitstekende gelegenheid zijn opdat de jonge advocaten der verschillende landen zich beter zouden leren kennen.

De Orde der Advocaten en de Jonge Balie van Genève hebben het op zich genomen te zorgen voor de organisatie van het congres. De echtgenoten van de deelnemers zullen met genoegen ontvangen worden.

Hieronder volgt het programma van het congres.

Donderdag 3 oktober :

17 u. tot 18.30 u. : Ontvangst van de congressisten in hun respectieve hotels.

19 u. : Diner in het Restaurant van de O.N.U. onder

voorzitterschap van de Stafhouder der Balie van Genève (Avenue de la Paix, ingang langs het Portail de Pregny tegenover C.I.C.R., daarna deur nr. 11, lift nr. 16, 8e verdieping).

Vrijdag 4 oktober :

9.45 u. (zaal van de Grote Raad, Stadhuis, Rue de l'Hôtel de Ville) : Welkomrede door de Heer Staatsraad René Helg, voorzitter van het Departement van Justitie en Politie, door de Heer Stafhouder Henri Tissot en door de Heer Voorzitter van de Internationale Vereniging der Jonge Advocaten Georges P. Langlois.

10 u. : Werkvergadering : « De advocaat en de Europese Economische Gemeenschap ». Verslaggevers : Mr. Hirsch van Genève, Mr. Jaco van Parijs en Mr. Froeb van Hamburg.

12 u. : Vrije lunch.

14 u. : Vergadering van het Centraal Comité van de Fédération nationale des Unions de Jeunes Avocats de France et d'Outre-Mer, op het Paleis van Justitie.

15.30 u. : Werkvergadering op het Paleis van Justitie : Ronde tafels : a) « De advocaat bij het beheer der vennootschappen ». Leider van het debat : Mr. Chabasse van Parijs. b) « Betrekkingen tussen de advocatenkabinetten van vreemde landen ». Leiders van het debat : Mr. Balcq van Brussel en Mr. Scamoni van Milaan.

18 u. : Ontvangst door de overheden van Genève.

19.30 u. : Diner in het Restaurant « La Perle du Lac ».

Voor de echtgenoten der congressisten 's namiddags wandeling in de oude stad, antiquaires, shopping.

Zaterdag 5 oktober :

9 u. : Werkvergadering op het Paleis van Justitie : « De advocaat en de internationale arbitrage ». Verslaggevers : Mr. Meneu van Madrid en Mr. Guyet van Genève.

12 u. : Lunch bij de confraters van Genève.

14.30 u. : Algemene vergadering van de Internationale Vereniging der Jonge Advocaten op het Paleis van Justitie : Moreel verslag door de Voorzitter G. P. Langlois; verslag over het beheer van de schatbewaarder; eventuele aanwerving van ereleden; vaststelling van de jaarlijkse bijdrage; verkiezingen.

19 u. : Diner in het Restaurant « Parc des Eaux-Vives », aangeboden door de Orde der Advocaten te Genève. - Cabaret, dans.

Voor de echtgenoten der congressisten 's namiddags bezoek aan de Internationale Tentoonstelling « Montres et Bijoux ».

Zondag 6 oktober :

Voor de congressisten die nog te Genève zullen verblijven : tochten in private rijtuigen.

TIJDSCHRIFTEN

Nederlandse Juristenblad, jrg. 1963 - n° 30 :

E. Brongersma, Terbeschikkingstelling en straf. — G. E. Langemeijer, Bezitsverkrijging door derden in het ontwerp II (slot). — G. W. Baron Mollerus, Mr. J. H. Marinus †. — W. J. Slagter, De jaarvergadering van de N.J.V. over ongeoorloofde mededinging. — P. Ballieux, Verwijdering van oorlogsmisdadigers. — A. Berkhout, Het dwangbevel in de openbaarheid? — H. P. J. van Lier, « Is het Buitengewoon Ontslagrecht onverbindend? »

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-ambt en Registratie, jrg. 1963 - n° 4780 :

J. Eggens, Artikel 11 der Wet houdende Algemene Bepalingen der Wetgeving van het Koninkrijk in het licht van het ontwerp 1820.

Journal des Tribunaux, jrg. 1963 - n° 4414 :

R. Hayoit De Termicourt, Le conflit « Traité - Loi interne ».

Revue de l'administration et du droit administratif de la Belgique, jrg. 1963 - n° 8-9 :

Services publics. — Assistance publique et domicile de secours. — Bibliographie. — Droit constitutionnel. — Enseignement primaire. — Etat civil. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Impositions communales.

Revue Générale des Assurances et des Responsabilités, jrg. 1963 - n° 7 :

M. R. O. Balcq, De l'opposabilité de la faute de la victime à ses ayants-cause agissant à titre personnel.

Recueil Dalloz (Parijs), jrg. 1963 - n° 29 :

A. Rouast, La répétition d'interruptions du travail ayant chacune le caractère d'une grève licite. — J. Schewin, Le sursis avec mise à l'épreuve : obligations ou interdiction spéciales pour les condamnés; chose jugée en matière d'obligations spéciales; nature et forme de la procédure de révocation du sursis. — A. Jauffret, Influence des règles du registre du commerce sur les institutions de droit civil : la publicité au registre du commerce des jugements en séparation de corps et des demandes en séparation de biens. — R. Savatier, La sauvegarde, par les organes disciplinaires du notariat, des intérêts des créanciers d'une étude, connus par la comptabilité; absence de responsabilité à l'égard d'un créancier à titre privé.

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad"