

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JUIN 1875.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE ⁽¹⁾.

(Titres du livre II concernant l'abordage, l'hypothèque maritime, et amendements au titre des contrats à la grosse.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. VAN ISEGHEM.

PREMIÈRE PARTIE.

TITRE V. — DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

MESSIEURS,

Depuis longtemps le commerce maritime a réclamé, à l'instar de ce qui existe à l'étranger, principalement en Angleterre, une réglementation législative, ou plutôt une loi générale instituant l'hypothèque maritime.

Cette question est rappelée aux pages 9 et suivantes du rapport présenté dans la séance d'aujourd'hui par l'honorable M. Van Humbéeck ⁽³⁾.

Le Gouvernement s'en est occupé et M. le Ministre de la Justice a fait parvenir à la Commission spéciale pour la révision du Code de commerce un titre nouveau, intitulé *Titre V de l'hypothèque maritime*.

(1) Projet de loi, n° 14 (session de 1870-1871).

Rapport sur les titres I à VIII, X et XI, XIII et XV, livre II, n° 86 (session de 1871-1872).

Rapport sur les titres IX et XI, livre II, n° 105 (session de 1870-1871).

Rapport sur des amendements du Gouvernement à différents titres du livre II, n° 237.

(2) La commission est composée de MM. VAN HUMBÉECK, président, SAINTELETTE, JACOBS, PIEMEZ, CRUYT, VAN ISEGHM et MEEUS.

(3) Rapport n° 237, session 1874-1875.

Ce titre est imprimé à la suite de ce rapport, avec les modifications présentées par la Commission, mises en regard.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Un membre demande si les bateaux employés à la grande pêche maritime doivent être considérés, à défaut d'un texte formel, comme navires de mer. L'avis de la Commission est affirmatif; elle n'exclut que les bateaux non pontés, ou ceux qui ne font que la pêche côtière.

La question de savoir si les bâtiments destinés à la pêche maritime doivent être considérés comme navires, ne demande pas du reste à être spécialement résolue au point de vue de l'hypothèque. Elle offre de l'intérêt relativement à d'autres dispositions du droit maritime et a occupé déjà la doctrine et la jurisprudence, lorsqu'il s'est agi d'interpréter les articles 190, 191 et 192 du Code encore en vigueur. Dans le premier article on a employé les mots *navires et autres bâtiments de mer*, par préférence à ceux de *navires et généralement tous les bâtiments de mer*; ces derniers, proposés en séance du conseil d'État du 7 juillet 1807 ont été repoussés, parce qu'ils auraient rendu l'article applicable aux plus petites embarcations, même aux yachts ou bateaux de plaisance et de promenade, par exemple, tandis qu'on voulait les restreindre à une navigation proprement dite.

Mais on fait remarquer, à juste titre, que pour rester dans cette idée, il faut éviter de comprendre dans le mot *navires* les bâtiments d'une importance même considérable, qui se bornent à faire le service du port auquel ils sont attachés, tels que les *remorqueurs*; tandis que d'autre part il faut étendre ce terme aux embarcations plus petites qui font une navigation véritable.

Ces décisions de la jurisprudence semblent assez généralement admises aujourd'hui, pour que d'après la Commission il ne soit pas nécessaire de spécifier par des additions au texte proposé.

Jusqu'à ce jour, notre législation ne permet pas de donner en gage les bâtiments de mer; c'est pour ainsi dire le seul capital qu'il est interdit d'affecter à une garantie. Ne voyons-nous pas que la loi sur les warrants permet de lever de l'argent sur marchandises; la Banque Nationale fait des avances sur le dépôt de fonds publics belges; les immeubles peuvent être hypothéqués. Pour quel motif continuerait-on de défendre à l'armateur d'emprunter, en donnant son navire en garantie.

L'hypothèque maritime a déjà été adopté dans plusieurs pays étrangers. En conséquence, la Commission se prononce en faveur de l'adoption du principe posé par le Gouvernement.

DISCUSSION DES ARTICLES.

ART. 1^{er}. — Texte proposé par le Gouvernement :

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Il est entendu que les conventions peuvent aussi bien porter la condition qu'on donne de l'argent en forme d'ouvertures de crédit, comme cela se trouve indiqué dans la loi du 16 décembre 1851, article 80, § 5, sur les hypothèques des immeubles, que celle du paiement au comptant.

Adopté.

ART. 2. — Proposé par le Gouvernement :

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit. Il peut être fait par actes sous signatures privées.

Adopté.

ART. 3. — Proposé par le Gouvernement :

L'hypothèque sur le navire ou sur les portions du navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit.

L'hypothèque est un démembrement de la propriété, une aliénation restreinte renfermant l'assentiment essentiel à une aliénation complète dans certaines conditions. Le propriétaire seul peut conférer un tel droit à un tiers. On ne peut reconnaître à l'armateur comme tel, le droit d'hypothéquer; ce droit doit demeurer réservé au propriétaire ou au mandataire spécial de ce dernier.

La propriété de plusieurs navires et principalement celle des bateaux de la grande pêche se divise en parts; un intéressé dans un bâtiment de mer peut donner sa part en gage; toutefois il ne peut pas lier son coassocié dans le navire.

L'article 3 est adopté.

ART. 4. — Proposé par le Gouvernement :

L'hypothèque maritime, à moins de convention contraire, s'étend au corps du navire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires.

Adopté.

L'armateur ne peut pas diviser ces choses en empruntant de l'argent; l'hypothèque doit se porter sur l'ensemble et nullement sur la coque du navire, les agrès ou les machines séparément.

ART. 5 — Proposé par le Gouvernement :

L'hypothèque marine peut être constituée sur un navire en construction.

Un membre demande à l'occasion de cet article si l'on peut aussi hypothéquer un navire momentanément désarmé; il arrive quelquefois, dit-il, quand il y a peu de demandes pour l'affrètement des navires, ou que le taux du fret est très-bas, que l'armateur préfère, pour ne pas subir de pertes, de désarmer son navire au lieu de naviguer. C'est alors souvent dans ce moment de crise qu'il doit avoir la faculté d'emprunter sur le bâtiment de l'argent; la Commission trouve qu'il n'y a aucun doute à cet égard.

La Commission a déjà interprété le mot *navires* comme applicable aux *bateaux de pêche*.

Sont compris dans la nomenclature de navires de mer, tous bâtiments appartenant à des particuliers ou à des sociétés, n'importe de quelle catégorie, qu'ils transportent des marchandises, des passagers ou de la correspondance, ou que ce soient des navires à voiles ou à vapeur.

ART. 6. — Proposé par le Gouvernement :

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le receveur des douanes à Anvers.

Si le navire a déjà des lettres de mer, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes.

Le receveur des douanes est considéré ici comme le conservateur des hypothèques pour les immeubles.

Cet article établit, seulement à Anvers, un registre pour l'inscription des hypothèques. C'est là, semble-t-il, un grand inconvénient pour ceux qui auraient recours à ce mode d'emprunt, en même temps que le contrôle du receveur chargé des inscriptions en est rendu moins efficace. — Ni l'armateur, ni le prêteur ne se rendront de Bruges, de Nieuport, d'Ostende, ou de tout autre port du littoral à Anvers pour accomplir les formalités requises. Pour le cas surtout où il s'agit d'hypothéquer les bateaux de la grande pêche, il faudrait nécessairement choisir dans la Flandre maritime un port central où pourraient se faire les inscriptions. Mieux vaudrait même accorder cette faveur à toutes les localités où il y a un receveur des douanes; mais si l'on croit ne pouvoir aller jusque-là, qu'on accorde au moins cette faculté à Ostende, le port le plus important pour la pêche maritime, où il existe des chantiers de construction, celui qui se trouve situé au centre des populations où l'industrie de la pêche s'exerce, qui seul possède encore quelques navires et qui est, en même temps, l'avant-port de Bruges. Sous le rapport

de la garantie qu'on peut exiger du receveur de la douane, le fonctionnaire de ce grade, qui réside à Ostende, répond toujours aux conditions légitimement désirables; l'importance de notre second port suffit pour en donner la complète assurance.

En adoptant deux bureaux de douane, on ne peut permettre d'insérer où l'on veut l'hypothèque sur tout navire; il faut que les emprunts qui se font sur des navires appartenant aux provinces d'Anvers, de Brabant et de la Flandre orientale soient inscrits au bureau des douanes à Anvers, et ceux qui se font sur les navires appartenant à la Flandre occidentale au bureau des douanes à Ostende.

Par l'article 5, la Commission a admis la faculté de prêter de l'argent sur des bateaux faisant la grande pêche; d'après l'article 6, les emprunts de cette nature doivent être inscrits au dos de la lettre de mer, si le navire en possède déjà une. Or, comme aux termes de l'article 20 de la loi du 20 janvier 1873, les bateaux de pêche sont exempts d'une lettre de mer, il faut apporter une modification à l'article 6 et le rédiger ainsi :

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu, pour les navires appartenant à la province de la Flandre occidentale, par le receveur des douanes à Ostende, et pour tous les autres navires par le receveur des douanes à Anvers.

Si le navire a déjà des lettres de mer, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes.

S'il s'agit de bateaux de pêche, l'inscription sera prémentionnée au dos de la déclaration qui tient lieu de lettre de mer aux termes de l'article 20 de la loi du 20 janvier 1873.

ART. 7. — Proposé par le Gouvernement :

Tout propriétaire d'un navire nouvellement construit en Belgique qui demande des lettres de mer, est tenu de joindre, à cet effet, un état des inscriptions prises sur le navire en construction, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives, par le receveur des douanes sur les lettres de mer.

Adopté.

Il convient, à l'occasion de cet article, de prévoir le cas où un navire change de port d'armement, et celui où l'armateur change de domicile ou de résidence. Dans cette occurrence, le receveur des douanes devra être tenu d'en informer son collègue du port auquel le navire dorénavant sera attaché.

ART. 8. — Proposé par le Gouvernement :

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du receveur des douanes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou une expédition, s'il est authentique.

Il y est joint deux bordereaux signés par les parties, dont l'un peut être porté sur le titre présenté.

Ils contiennent :

- 1° Les nom, prénoms et domicile du créancier et du débiteur ;*
- 2° La date et la nature du titre ;*
- 3° Le montant de la créance exprimé dans le titre ;*
- 4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ;*
- 5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré ;*
- 6° Élection de domicile du créancier dans le lieu de la résidence du receveur des douanes.*

On entend par le mot générique de navire toute sorte de bâtiment de mer.

Les lettres de mer pour les navires de mer et les déclarations pour les navires de pêche ne sont délivrées qu'après l'achèvement entier du navire et lorsque celui-ci est convenablement gréé et armé ; par conséquent il se pourrait que pendant sa construction, le constructeur ou l'armateur empruntât de l'argent, en donnant le bâtiment en gage avant la délivrance de la lettre de mer. Le cas échéant, ce serait une opération de confiance ; le prêteur pourrait toujours en informer le receveur des douanes du lieu de la résidence de l'armateur ou du constructeur. pour le faire inscrire plus tard sur la lettre de mer, aussitôt qu'il en sera délivré une.

Il faut ajouter, après les mots *lettres de mer*, au n° 5, *ou des déclarations qui en tiennent lieu*, comme conséquence d'un vote antérieur, et substituer au mot *désignation* du navire, *espèce du navire* ; ce mot est déjà employé à l'article 24, n° 1, 3^{me} ligne et est le mot propre à employer.

Parmi les énonciations du bordereau d'inscriptions, il faut ajouter au n° 7 : *le tonnage du navire d'après la jauge belge.*

Ceci est une indication indispensable, car il se pourrait, comme cela arrive quelquefois, que le même nom fût porté par deux navires ; avec cette addition la Commission adopte l'article.

ART. 9. — *Proposé par le Gouvernement :*

Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

ART. 10. — *Proposé par le Gouvernement :*

S'il y a deux ou plusieurs inscriptions sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures des inscriptions.

ART. 11. — Proposé par le Gouvernement :

Le receveur devra tenir, outre les registres des inscriptions, un registre de dépôts, où seront constatés, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectueront, les remises des titres dont on requiert l'inscription.

ART. 12. — Proposé par le Gouvernement :

Il donnera au requérant, si celui-ci le demande, une reconnaissance sur timbre de la remise des actes des bordereaux destinés à être inscrits.

Il ne pourra opérer les inscriptions sur les registres qu'à la date et dans l'ordre des remises qui lui auront été faites.

La Commission adopte ces quatre articles sans observation.

ART. 15. — Proposé par le Gouvernement :

L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Il peut arriver que des prêteurs oublient, comme cela se présente quelquefois pour les inscriptions hypothécaires sur les immeubles, de renouveler les actes de prêt; pour remédier à cet inconvénient un membre demande si l'administration supérieure ne pourrait pas charger les receveurs des douanes d'informer les prêteurs, quelques jours avant l'expiration du délai pour lequel le prêt est fait, qu'ils ont à renouveler leurs inscriptions. On répond que cette idée d'obliger le receveur des douanes à prévenir les créanciers hypothécaires de la péremption prochaine de leurs inscriptions ne peut être accueillie. C'est à ces créanciers de se montrer soucieux de leurs intérêts, dont ils sont les gardiens naturels.

On ne peut pas non plus subordonner à une information transmise au receveur des douanes par lettre recommandée, ou autrement, la transmission de l'hypothèque maritime attachée à un titre endossable. Ce serait créer une antinomie avec le système qui a prévalu dans l'article 26 de la loi du 20 mai 1872 sur les effets de commerce.

ART. 14. — Proposé par le Gouvernement :

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

ART. 15. — Proposé par le Gouvernement :

L'inscription garantit au même rang deux années d'intérêts en sus de l'année courante.

ART. 16. — Proposé par le Gouvernement :

Les inscriptions sont rayées du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 17. — Proposé par le Gouvernement :

A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte écrit de consentement.

Si les lettres de mer lui sont représentées, simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner, à sa date, la radiation totale ou partielle.

Adoptés.

Au sujet de l'article 17, un membre demande si l'acte écrit de consentement doit être enregistré.

ART. 18. — Proposé par le Gouvernement :

Le receveur des douanes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, copie des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Adopté.

Le receveur des douanes est-il tenu de délivrer au public, qui n'a aucun intérêt à connaître si les navires ou les bateaux sont hypothéqués, copie des inscriptions *gratis* ; la Commission ne le pense pas, il convient que l'administration arrête un tarif à cet égard, qu'elle fasse payer des taxes à ceux qui, par curiosité ou par intérêt, désirent savoir si tel ou tel bâtiment est hypothéqué. Il est également convenable que le receveur des douanes, qui aura un surcroît de besogne pour délivrer des copies des inscriptions, reçoive une rémunération.

Un membre demande si l'article 18 ne va pas trop loin, en obligeant le receveur à remettre copie des inscriptions à tous ceux qui le requièrent ? Ne suffirait-il pas de lui imposer cette obligation en faveur *des intéressés*. Il se présente quelquefois des personnes qui, par simple curiosité ou pour d'autres motifs, mais qui n'y ont aucun intérêt, se rendent au bureau des hypothèques pour savoir si les biens de telle ou telle personne sont ou non hypothéqués. A ces observations il a été répondu : l'idée de rendre les registres contenant les inscriptions hypothécaires accessibles seulement *aux intéressés* peut séduire ceux qui se préoccupent de certains abus dérivant de la malignité ou d'une curiosité malsaine. Mais que faut-il entendre par les *intéressés* ? C'est une question qui ouvre le champ le plus large aux appréciations. L'adoption de l'idée émise soumettrait ainsi la publicité des hypothèques à des restrictions arbitraires. Elle supprimerait cette publicité dans beaucoup de cas. Pareille conséquence serait plus déplorable que les vices auxquels on veut essayer de remédier.

ART. 19. — Proposé par le Gouvernement :

En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leurs produits, alors même que la créance ne serait pas encore échue.

Ne faut-il pas spécifier à cet article que les droits du créancier hypothécaire s'exerceront aussi sur le remboursement de la somme assurée après le paiement des créances privilégiées ou sur toute autre indemnité qui pourrait appartenir au navire hypothéqué.

La question de savoir si cet article ne doit pas mentionner expressément l'exercice du droit du créancier hypothécaire sur le remboursement de l'assurance ou sur d'autres indemnités mérite le plus sérieux examen. On peut trouver la mention inutile et considérer les dispositions spéciales à l'hypothèque maritime, comme se référant aux principes généraux de la loi hypothécaire de 1854, dont l'article 10 subroge de plein droit les créanciers hypothécaires et privilégiés aux droits de leur débiteur sur l'indemnité due en cas de sinistre. Ce raisonnement peut s'étayer des articles 7 et 8 de la loi sur les assurances du 11 juin 1874, qui sont destinés à prendre place dans le Code de commerce révisé et qui règlent l'application de l'article 10 précité aux assurances mobilières. D'un autre côté l'article 19 du projet correspondant à l'article 17 de la loi française du 10 décembre 1874 et ce dernier faisant mention expresse de l'exercice des droits du créancier sur le produit des assurances, on peut craindre que l'omission dans la rédaction belge de cette partie du texte français ne soit considérée, nonobstant l'intention manifestement contraire du législateur, comme l'indice d'une solution opposée à celle qui a prévalu en France. Nous croyons cependant que cette dernière préoccupation ne doit pas l'emporter et que les considérations déduites des articles 10 de la loi de 1854, 7 et 8 de la loi du 11 juin 1874 doivent faire préférer la rédaction proposée par le Gouvernement à une autre, qui entrerait dans plus de détails; les différences qui existent entre la législation de la France et la nôtre expliquent qu'on ait jugé indispensable dans la loi française une mention superflue chez nous. Presque toujours le prêteur sur navire ou bateau aura soin de prendre des garanties contre les dangers et les éventualités de la navigation maritime, en se faisant assurer contre les dangers de la mer; on peut penser même que ce sera une des conditions principales du contrat de prêt.

Adopté.

ART. 20. — Proposé par le Gouvernement :

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou une portion de navire le suivent dans quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés, suivant l'ordre de leurs inscriptions.

ART. 21. — Proposé par le Gouvernement :

Le nouveau propriétaire d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent est

tenu, avant les poursuites ou dans le délai de quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits aux domiciles et aux élus dans les inscriptions :

1° Un extrait de son titre contenant seulement la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix; l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente.

2° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date de l'inscription, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

ART. 22. — Propose par le Gouvernement :

Le nouveau propriétaire déclarera, par le même acte, qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouira des termes et des délais accordés au débiteur originaire et il observera ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile seront immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence et pour le tout à l'égard du débiteur.

ART 23. — Proposé par le Gouvernement :

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus, et de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges ou de consigner une somme équivalente.

La Commission adopte ces quatre articles.

ART. 24. — Proposé par le Gouvernement :

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les dix jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou s'il est en cours de voyage, devant le tribunal de commerce d'Anvers pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Le motif pour lequel l'assignation aux fins de procéder aux enchères doit se donner devant le tribunal d'Anvers, quand le navire est en cours de voyage, se comprend fort bien dans le système du projet. L'article 6 du projet du Gouvernement n'admet qu'un seul bureau pour recevoir l'inscription hypothécaire, celui d'Anvers, et l'article 8 exige que l'inscription contienne élection de domicile à Anvers, lieu de résidence du receveur des douanes. De

là se déduit la compétence du tribunal de cette ville. Mais cette règle se modifie nécessairement par notre amendement à l'article 6 établissant deux bureaux d'inscription suivant les provinces auxquelles les navires appartiennent; en conséquence la Commission propose d'ajouter après les mots: *le tribunal de commerce d'Anvers, ceux-ci : ou d'Ostende.*

ART. 25. — Proposé par le Gouvernement :

En cas de revente et par suite de surenchères elle aura lieu suivant les formes établies pour les ventes sur saisie.

ART. 26. — Proposé par le Gouvernement :

La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

ART. 27. — Proposé par le Gouvernement :

Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable, dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification du produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie.

La Commission adopte ces trois articles.

ART. 28. — Proposé par le Gouvernement :

Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage est tenu de déclarer avant le départ du navire au bureau du receveur des douanes à Anvers, la somme pour laquelle il entend pouvoir user de ce droit.

Cette déclaration est mentionnée sur le registre du receveur et sur les lettres de mer à la suite des hypothèques déjà existantes.

Les hypothèques réalisées en cours de voyage sont constatées sur les lettres de mer, à l'étranger par le consul de Belgique, ou à défaut par un officier public du lieu du contrat. Elles prennent rang du jour de leur inscription sur les lettres de mer.

D'après un membre, l'exécution de cet article semble très-difficile; il pense que peu de personnes en feront usage. Il est vrai qu'il forme dans la loi française du 10 décembre 1874 l'article 26; à cause de la grande étendue des côtes, les armateurs français peuvent en faire usage; ainsi un armateur d'un port du nord de la France peut envoyer son navire dans un port français de la Méditerranée et vice versa, et pendant son voyage de grand cabotage, il peut se trouver dans le cas de devoir emprunter de l'argent; en Belgique de telles éventualités ne peuvent pas se présenter; tous nos navires se rendent à l'étranger. L'armateur belge qui se trouve dans la nécessité ou qui désire

hypothéquer son navire ou bateau en cours de voyage est tenu de faire la déclaration au bureau des douanes du port d'armement aussitôt qu'il l'aura faite.

L'armateur qui veut hypothéquer son navire ou son bateau dans un port étranger doit, pour opérer l'inscription, faire les formalités mentionnées à l'article 28, § 5, auprès du consul belge, ou, à son défaut, auprès d'un officier public du lieu, qui en donneront immédiatement connaissance au receveur des douanes du port d'armement.

A ces objections un autre membre a opposé les observations suivantes : on ne peut pas admettre les critiques dirigées contre l'article 28 du projet, qu'on veut faire considérer comme inexécutable en pratique. Cette disposition est calquée sur l'article 26 de la loi française qui l'a puisée elle-même dans le projet de révision du Code de commerce élaboré par une Commission d'État nommée en 1865. La note explicative rédigée par cette Commission motive cet article dans les termes suivants qui semblent décisifs :

« Il est manifeste que l'une des conséquences de la mention obligatoire de
 » l'hypothèque maritime sur le registre des douanes et sur l'acte de francisa-
 » tion (*en Belgique*, la lettre de mer) serait de rendre impossible l'affectation
 » du navire pendant qu'il est en voyage. En effet, si le capitaine en cours de
 » voyage et porteur d'un mandat de son armateur, ou si le propriétaire lui-
 » même commandant son navire, voulait consentir une hypothèque, l'éloigne-
 » ment du registre de la douane ne permettrait à personne d'accueillir cette
 » garantie, puisque les circonstances empêcheraient de lui donner la double
 » publicité qui lui est nécessaire pour être efficace. Cependant, il est incon-
 » testable qu'il y a intérêt à ce que le navire en cours de voyage puisse
 » trouver des fonds en dehors de l'emprunt à la grosse, qui est réservé pour
 » des cas spéciaux.

« C'est pour lui ménager cette ressource que le projet organise dans l'ar-
 » ticle qui nous occupe la combinaison des hypothèques éventuelles. Cette
 » idée, empruntée à la législation anglaise sur le *mort-gage* est mise en pra-
 » tique par le projet au moyen du mécanisme suivant.

« Un navire va partir pour un long voyage, son propriétaire présume qu'il
 » pourra avoir besoin d'argent : il se présente à la douane et requiert l'in-
 » scription sur le registre et sur l'acte de francisation (lettre de mer) d'une
 » hypothèque éventuelle pour la somme de à laquelle il se réserve
 » la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage.

« Par ce moyen il conserve une place libre pour les hypothèques consen-
 » ties en cours de voyage et il assure à ces hypothèques jusqu'à concur-
 » rence de la somme déclarée le rang qui appartient à l'inscription éven-
 » tuelle.

« Maintenant, que se passe-t-il lorsque le capitaine, muni des pouvoirs
 » nécessaires, veut réaliser cette hypothèque ? Il s'adresse à des prêteurs, ou
 » à des maisons pour lesquelles il a des lettres de crédit et leur offre l'hypo-
 » thèque réservée pour garantie de leur prêt. Ces tiers connaissent alors,
 » par un coup d'œil jeté sur l'acte de francisation (lettre de mer) le rang
 » qu'occupera leur hypothèque, avec la certitude que ce rang ne pourra être

» formé par aucun droit rival accordé dans le lieu de francisation. En con-
» séquence, s'ils consentent à verser leur argent, la réalisation de l'hypo-
» thèque est constatée par les fonctionnaires compétents, et les deux condi-
» tions requises pour la publicité se trouvent accomplies. Enfin, si plusieurs
» hypothèques sont ainsi réalisées en cours de voyage, leur rang respectif
» est déterminé par le jour de leur inscription sur l'acte de francisation
» (lettre de mer). »

Ces observations ne sont pas de nature à changer les idées du premier membre qui a soulevé la question; il persiste à croire que les armateurs belges n'useront jamais de la faculté d'hypothéquer leur navire à l'étranger pour plusieurs motifs; ils trouveront en Belgique l'argent à meilleur compte qu'à l'étranger; en dehors du pays, notre législation sur la matière étant inconnue, les capitalistes étrangers n'auront peut-être, dans la garantie qu'on leur offre, pas la même confiance que les Belges; puis le capital est soupçonneux à l'étranger; on sera étonné de voir les habitants d'un pays où le capital ne manque pas, comme chez nous, envoyer leurs navires à l'étranger pour l'hypothéquer, puis il y aura toujours un danger pour l'armateur de donner un *blanc seing* à un capitaine qui pourrait abuser de la confiance que l'armateur a en lui. Un seul cas pourrait se présenter où la mesure présenterait un certain avantage, celui d'un négociant armateur qui expédierait son navire pour les pays transatlantiques afin de charger le navire pour son propre compte, et n'ayant pas dans ces pays un crédit confirmé, donnerait pour sûreté son navire en hypothèque; mais une telle opération conviendrait-elle encore au chargeur dans un pays où l'on ne peut pas très-facilement immobiliser des capitaux, on ne le croit pas. Un armateur nuirait à son crédit en autorisant le capitaine à lever, en cours du voyage, de l'argent sur le navire.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

P. VANHUMBÉECK.

PROJET DE LOI.**CODE DE COMMERCE.**

TITRE V DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

Texte proposé par le Gouvernement.

Amendements de la Commission.

ARTICLE PREMIER.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 2.

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par actes sous signatures privées.

ART. 5.

L'hypothèque sur navire ou sur les portions du navire ne peut être consentie que par le propriétaire, ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit.

ART. 4.

L'hypothèque maritime, à moins de convention, s'étend au corps du navire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 5.

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

ART. 6.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu, par le receveur des douanes à Anvers.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu, pour les navires appartenant à la province de la Flandre

Texte proposé par le Gouvernement.

Amendements de la Commission.

Si le navire a déjà des lettres de mer, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes.

occidentale, par le receveur des douanes à Ostende, et pour tous les autres navires par le receveur des douanes à Anvers.

Si le navire a déjà des lettres de mer, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes.

S'il s'agit de bateaux de pêche, l'inscription sera prémentionnée au dos de la déclaration qui tient lieu de lettre de mer aux termes de l'article 20 de la loi du 20 janvier 1873.

ART. 7.

Tout propriétaire d'un navire nouvellement construit en Belgique qui demande des lettres de mer est tenu de joindre à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives par le receveur des douanes sur les lettres de mer.

ART. 8.

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du receveur des douanes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou une expédition s'il est authentique.

Il y est joint deux bordereaux signés par les parties, dont l'un peut être porté sur le titre présenté.

Ils contiennent :

1° Les nom, prénoms et domicile du créancier et du débiteur;

2° La date et la nature du titre;

3° Le montant de la créance exprimée dans le titre;

4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement;

5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré;

6° Élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du receveur des douanes.

Au lieu de dire désignation, dire l'espèce.

Aux mots lettres de mer, ajouter: *ou des déclarations, qui en tiennent lieu.*

Ajouter: 7° le tonnage du navire d'après la jauge belge.

ART. 9.

Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est au-

Texte proposé par le Gouvernement.

Amendements de la Commission.

thentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

ART. 10.

S'il y a deux ou plusieurs inscriptions sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de propriété des dates de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

ART. 11.

Le receveur devra tenir, outre les registres des inscriptions, un registre de dépôts où seront constatés par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectueront, les remises des titres dont on requiert l'inscription.

ART. 12.

Il donnera au requérant, si celui-ci le demande, une reconnaissance sur timbre de la remise des actes ou bordereaux destinés à être inscrits.

Il ne pourra opérer les inscriptions sur les registres qu'à la date et dans l'ordre des remises qui lui auront été faites.

ART. 13.

L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ART. 14.

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

ART. 15.

L'inscription garantit au même rang deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

ART. 16.

Les inscriptions sont rayées du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet

Texte proposé par le Gouvernement.

Amendements de la Commission.

effet, ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 17.

A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte écrit de consentement.

Si les lettres de mer lui sont représentées simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner, à sa date, la radiation totale ou partielle.

ART. 18.

Le receveur des douanes est tenu de délivrer, à tous ceux qui le requièrent, copie des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 19.

En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exerceront sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore due.

ART. 20.

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou une portion de navire, le suivent dans quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription.

ART. 21.

Le nouveau propriétaire d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de la quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

1° Un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix ; l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente ;

Texte proposé par le Gouvernement.

Amendements de la Commission.

2° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

ART. 22.

Le nouveau propriétaire déclarera par le même acte qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouira des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observera ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile seront immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

ART. 23.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus et de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges ou de consigner une somme équivalente.

ART. 24.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les dix jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, devant le tribunal de commerce d'Anvers pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 25.

En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies par les ventes sur saisie.

ART. 26.

La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

Ajouter au mot *Anvers* ceux ; ou *d'Ostende*.

Texte proposé par le Gouvernement.

—

ART. 27.

Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification du produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie.

ART. 28.

Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage est tenu de déclarer, avant le départ du navire, au bureau du receveur des douanes à Anvers, la somme pour laquelle il entend pouvoir user de ce droit.

Cette déclaration est mentionnée sur le registre du receveur et sur les lettres de mer, à la suite des hypothèques déjà existantes.

Les hypothèques réalisées en cours de voyage sont constatées sur les lettres de mer, à l'étranger par le consul de Belgique, ou à défaut par un officier public du lieu du contrat.

Elles prennent rang du jour de leur inscription sur les lettres de mer.

Amendements de la Commission.

—

Après le mot *Anvers*, ajouter : *ou Ostende*.

(20)

DEUXIÈME PARTIE.

TITRE VI. — Du CONTRAT A LA GROSSE.

MESSIEURS,

M. le Ministre de la Justice a soumis à la Commission quelques modifications au projet primitif sur le titre VI, livre II, relatif au contrat à la grosse. Voici la note que M. le Ministre a remise à la Commission à l'appui de ses amendements :

Titre du contrat à la grosse.

« Les contrats à la grosse sont de deux espèces, à savoir : « ceux qu'on » peut appeler des emprunts plus ou moins volontaires et ceux qu'on peut » appeler emprunts forcés. » Les premiers ont toujours été une exception et » nous pouvons dire qu'aujourd'hui en Belgique ils ne se présentent presque » plus ⁽¹⁾. »

« Mais, en même temps, si inutile que soit pratiquement ce contrat à la » grosse, on ne pourrait en maintenir le principe dans la loi sans faire périr » du même coup l'hypothèque maritime elle-même, car ce contrat emporte » avec lui un privilège, et, comme sa création dépend de la volonté de l'ar- » mateur, la seule possibilité de son existence suspendrait sur l'hypothèque » maritime la crainte permanente de se voir à chaque instant primée par des » droits nés après elle : c'est assez dire que cette hypothèque ne pourrait » être utilisée ⁽²⁾. »

Aucune partie du Code de commerce n'a d'ailleurs soulevé d'aussi vives critiques que celle relative aux contrats à la grosse. Un auteur s'est aventuré jusqu'à dire : « Deux contrats bien distincts, malheureusement confondus » sous le même nom, se trouvent par suite régis par une législation pleine » de confusion et d'ambiguïté. Il est évident que les rédacteurs du Code de » commerce n'entendaient rien à la matière. Ils ont groupé un certain » nombre de dispositions antérieures, dont chacune, prise isolément et appli- » quée à son objet propre, a de la sagesse, mais qui, réunies au hasard, for- » ment un véritable chaos ⁽³⁾. »

Alors même donc que l'hypothèque maritime ne serait pas accueillie dans notre législation, il conviendrait de tracer séparément les règles propres à

(1) Rapp de M. VAN ISEGHEM, Doc 1869-1870, n° 201, p. 5.

(2) Rapp de la Commission française, pp. 94-95.

(3) DE COUANCY, *Réforme internat. du droit maritime*, pp. 93-94. Voir aussi CRUYSMANS, *Révision du Code de comm.* p. 177, n° 215.

chaque contrat. Le projet de révision élaboré en France, qui admet l'hypothèque, ne traite sous le titre : « *Du prêt à la grosse* » que du contrat imposé au capitaine par la nécessité.

Le Code allemand, titre VII (art. 680 et suiv.), ne trace que les règles relatives au même contrat. L'article 701 dispose au sujet de l'autre : « Les lois » particulières de chaque État déterminent les règles à suivre pour le contrat » improprement dit à la grosse, c'est-à-dire pour celui qui n'a pas été conclu » par le capitaine comme tel dans les cas prévus par l'article 681. »

ARTICLE PREMIER.

Nous venons d'exposer les motifs pour lesquels il y a lieu de ne reconnaître d'autre prêt à la grosse que celui fait au capitaine pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres dépenses extraordinaires du navire ou de la cargaison.

Le Code de commerce (art. 254) et le projet (art. 346) soumettent l'emprunt à contracter par le capitaine à certaines autorisations. Le § 2 reproduit cette règle, à laquelle renvoyait aussi l'article 312 du Code.

Nous rappellerons que, par amendement à l'article 346, nous avons proposé d'exiger que le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fasse mention sur le registre du bord.

La rédaction proposée maintient l'interdiction de faire un prêt à la grosse aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages. Article 430 du projet (319 du Code de commerce).

ART. 2.

L'indication des objets sur lesquels l'emprunt sera affecté complète l'autorisation et donne une garantie nouvelle. Cette indication, au surplus, est un des éléments substantiels du contrat (voir art. 311, 315, 316, 317 du Code).

Nous avons repris les termes de l'article 427 du projet, ajoutant ainsi, conformément aux décisions de la Commission de révision adoptées par la Commission spéciale de la Chambre, le fret aux objets indiqués par l'article 315 du Code de commerce.

Le second paragraphe de l'article interdit d'affecter les marchandises qui n'étaient pas chargées au moment de l'événement donnant lieu au prêt. Dans le système proposé l'emprunt à la grosse n'est plus qu'une mesure de salut imposée par la nécessité. Il est privilégié parce qu'il a conservé la chose. Cette cause de préférence ne s'étend point aux marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement qui a rendu l'emprunt nécessaire.

Les dispositions qui précèdent nous paraissent autoriser la suppression des articles 428, 429 du projet (art 316, 317 du Code). Ces articles, en effet, nécessaires dans le cas d'un emprunt volontaire, ne peuvent guère trouver d'application dans le cas où les parties ont sous les yeux, au moment même où elles contractent, tous les objets qui constitueront leur gage.

ART. 3.

Reproduction de l'article 430 du projet, sauf omission des prêts à faire aux matelots. L'article 1^{er} implique prohibition de ceux-ci.

ART. 4.

L'article respecte l'ordre de préférence établi par le Code (art. 323) et que maintient le projet (art. 435). Seulement il est inutile d'établir un ordre de préférence entre les prêts faits pendant des voyages successifs ou avant le départ du navire et pendant le voyage. L'article 2, titre I, en effet, n'accorde privilège qu'aux sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment *pendant le dernier voyage*.

La Commission a proposé d'admettre en concurrence tous les emprunts faits dans le même voyage et dans le même port de relâche durant le même séjour. Le second paragraphe de l'article consacre cette règle.

Cette disposition remplace l'article 435 du projet (art. 323 du Code).

ART. 5.

Reproduction de l'article 431 du projet, remplaçant l'article 320 du Code de commerce.

ART. 6.

Texte de l'article 432 nouveau proposé par la Commission.

ART. 7 ET 8.

Texte des articles 424 et 425 du projet (313, 314, Code de commerce), sauf la mention de la loi du 20 avril 1872.

ART. 10.

Texte de l'article 439 du projet (327, Code de commerce).

M. Cruysmans, dans le travail que nous avons déjà eu l'occasion de citer (1), émet l'opinion et prouve, nous semble-t-il, que la Commission a erré en décrétant par le dernier paragraphe du projet d'article que les loyers de l'équipage sont à la charge du prêteur. Il propose une modification qui autorise le prêteur à la grosse sur le fret à réclamer de l'emprunteur tout le montant des loyers compris dans le fret donné en gage. Mais il ajoute (n° 240,

(1) Révision du Code de commerce, p. 198.

p. 200) : « Il est clair que dans les cas que nous venons d'examiner il ne s'agit »
» que de l'emprunt fait avant le départ du navire. Si, en cours de voyage,
» le capitaine est contraint d'emprunter sur corps et fret pour les besoins de
» son navire, l'emprunteur ne peut être soumis à aucune répétition, car alors
» il n'a point profité de l'argent avancé, et les motifs qui ont dicté la dispo-
» sition que nous proposons n'existent plus. »

ART. 12.

On lit dans le rapport de la Commission de révision (séance du 26 mai 1863) : « Lorsque l'emprunt est contracté pendant le voyage, il est fait dans »
» l'intérêt général, et non dans l'intérêt d'une partie du chargement; la
» nature même de l'emprunt, qui est contracté pour les besoins de la navi-
» gation, indique suffisamment que le prêteur ne doit contribuer qu'aux ava-
» ries communes et qu'il ne peut-être tenu des avaries simples. »

Cette citation justifie la rédaction que nous proposons.

Titre du contrat à la grosse.

ARTICLE PREMIER.

Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison.

Il doit être autorisé en Belgique, par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul, le vice-consul ou par l'agent consulaire belge ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

ART. 2.

L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté :

Sur le corps et quille du navire,
Sur les agrès et apparaux,
Sur l'armement et les victuailles,
Sur le chargement,
Sur le fret,

Sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

Il ne peut jamais être affecté sur les marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt.

ART. 3.

Tous emprunts sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital sans aucun intérêt.

ART. 4.

S'il y a deux ou plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes choses, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède.

Les prêts faits dans le même port de relâche durant le même séjour viennent en concurrence.

ART. 5.

Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées par privilège et dans la proportion de la quotité de chacune d'elles au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse.

ART. 6.

A défaut de paiement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse sont dus à dater du jour du prêt, faute de paiement.

ART. 7.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

L'endossement est soumis aux règles établies par la loi du 20 avril 1872 relative à la lettre de change et au billet à ordre.

En ce cas la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

ART. 8.

La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

ART. 9.

Si les choses sur lesquelles le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdues, et que la perte soit arrivée dans le temps et dans le lieu des risques,

par cas fortuit ou par baraterie de patron, *conformément aux articles 461 et 467* ⁽¹⁾, la somme prêtée ne peut être réclamée.

L'emprunteur doit faire toutes diligences pour prévenir ou atténuer le dommage, selon ce qui est prescrit à l'assuré *par l'article 17 de la loi du 11 juin 1874*.

ART. 10.

En cas de naufrage le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

Dans le même cas, le paiement des sommes empruntées à la grosse sur le fret est réduit à ce qui est dû pour fret, déduction faite des loyers de l'équipage et de la part du prêteur dans les frais de sauvetage.

ART. 11.

En cas de jet de la chose affectée à l'emprunt, la somme payée par contribution est affectée par privilège aux droits du prêteur à la grosse.

ART. 12.

Le prêt à la grosse ne contribue pas aux avaries particulières des choses affectées.

Il contribue aux avaries communes survenues postérieurement au prêt, si l'acte n'exprime que le prêteur en est affranchi.

A la fin de ce rapport nous faisons suivre les nouvelles modifications présentées par M. le Ministre de la Justice; nous mettons en regard le projet primitif du Gouvernement, les amendements de la Commission spéciale de révision du Code de commerce selon le rapport fait par M. Van Iseghem dans la séance du 12 mai 1870 et les modifications que la Commission vous soumet en ce moment.

DISCUSSION DES ARTICLES.

M. le Ministre de la Justice, par ses amendements, propose la suppression de l'article 336 du rapport de la Commission déposé dans la séance du 12 mai 1870 (art. 341 du code actuel). A l'appui de son opinion il fait valoir les considérations suivantes :

« Il est généralement admis que, pour valoir entre parties, le contrat à la » grosse ne doit pas être fait par écrit. Il peut être prouvé soit par témoins,

(1) Art. 11 et 17 du titre des assurances maritimes.

» soit par l'aveu, soit par la délation de serment. A ce point de vue il est inutile de reproduire une disposition qui n'impose point une forme solennelle et porte cependant à croire que l'écriture est requise soit pour l'existence, soit pour la preuve du contrat.

» Il n'est nullement à craindre cependant que l'on s'avise de faire des prêts à la grosse sans écrit. En effet, le contrat ne peut exister s'il n'est précédé d'une autorisation régulière; qu'elle-même doit, conformément à l'article 2 de mes amendements, contenir certaines indications. D'autre part, aux termes de l'article 3 du titre I, le privilège ne peut être exercé s'il n'est justifié à l'aide des documents que cet article (n° 3) spécifie.

» Nous ne disons pas quelles sont les mentions que le contrat à la grosse doit contenir. Cela est inutile, en effet, pour les mentions substantielles, c'est-à-dire pour celles sans lesquelles le contrat ne se conçoit point. Ces mentions s'imposent d'elles-mêmes. Quant aux autres, il n'y a pas lieu de s'en occuper, puisque leur absence ne vicie point le contrat. »

La Commission trouve également que le maintien de cet article n'est pas indispensable. Comme M. le Ministre le fait observer, ceux qui portent leurs capitaux vers la grosse aventure auront toujours soin et seront assez prudents d'exiger un contrat ou un écrit quelconque de l'emprunteur. Comment en pourrait-il être autrement; la lettre à la grosse, devant être généralement payée au port de destination, doit être envoyée comme une lettre de change à l'encaissement.

Si par hasard un prêt à la grosse se fait sans écrit, ce qui pourrait être le cas pour des sommes peu importantes et pour des voyages de cabotage, on ne pourrait pas objecter la nullité du prêt. Il sera validé par les preuves dont parle la note de M. le Ministre, mais presque toujours le prêt sera constaté par écrit.

M. le Ministre propose également la suppression de l'article 337 (art. 412 de l'ancien Code) pour les motifs suivants. « Les cas dans lesquels le contrat peut être autorisé, ainsi que les autorités qui peuvent donner l'autorisation, sont indiqués dans l'article 1^{er} du projet amendé. »

Par l'article 1^{er} de ses amendements le Gouvernement propose de n'autoriser les capitaines à emprunter à la grosse que pour payer les dépenses de réparation à faire au navire provenant d'avaries survenues pendant le voyage, et de défendre, à l'avenir, comme le Code actuel le permet, d'emprunter à la grosse avant le commencement du voyage.

La Commission est sur ce point d'accord avec le Gouvernement. Mais elle est d'avis de ne pas donner à de simples agents consulaires des pouvoirs aussi étendus pour autoriser ces emprunts à l'étranger, mais de les accorder aux consuls généraux, consuls et vice-consuls; les agents consulaires sont simplement des agents du consul qui les nomment sans même que le Gouvernement soit obligé d'approuver ces sortes de nominations. Il n'a même aucune action directe contre ces agents; ceux-ci n'ont pas même prêté serment entre les mains du Gouvernement du Roi.

La Belgique avait à l'étranger, à la fin de 1876, 21 consuls généraux, 260 consuls, 80 vice-consuls nommés par le roi; 40 agents consulaires nommés par les consuls généraux et les consuls.

La Chambre remarquera que la règle générale est d'avoir dans les ports étrangers des consuls et des vice-consuls et que c'est par exception qu'il y a des agents consulaires belges. Il est donc dangereux de confier des fonctions judiciaires à des agents de cette dernière catégorie. La Commission ajoute au § 1^{er} de l'article 5 les mots : *ou pour remplacer des objets perdus*. En effet un navire peut avoir été obligé d'abandonner des objets pour le salut commun, ou avoir perdu des ancres, des chaînes ou des voiles, qu'on doit remplacer. Ordinairement les navires ont à bord deux jeux de voiles, au moins pour les voiles principales, surtout pour les voyages au long cours; ce qui est à bord et qui est perdu doit être remplacé; on pourrait dire à la rigueur que le fait de remplacer des voiles perdues ou des ancres quand il y a rechange à bord n'est pas considéré comme réparations, et pour éviter toute discussion à cet égard, la Commission propose de dire : *ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer*.

Sauf une modification dans la rédaction, l'article 2, §§ 1 et 2 des derniers amendements de M. le Ministre de la Justice, correspond à l'article 540 du projet primitif. A cet article 2, M. le Ministre ajoute un paragraphe nouveau, ainsi conçu :

« Il ne peut jamais être affecté sur les marchandises qui n'étaient pas » chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt. »

La Commission adopte ce paragraphe. L'article 5 proposé par le Gouvernement, est la reproduction de l'article 545 du projet primitif, sauf les mots : *et tous prêts à la grosse faits aux matelots et gens de mer sur leurs loyers ou voyages*. Les prêts faits aux matelots sont prohibés implicitement par l'article 1^{er} des modifications. L'article 5, ainsi rédigé, est admis.

L'article 4 du projet modifié du Gouvernement a le même sens que l'article 548. Puisque les emprunts à la grosse avant le départ du navire ne sont plus admis, comme conséquence le § 2 de l'article 548 a dû être modifié.

La Commission adopte la rédaction du Gouvernement.

L'article 5 des nouvelles modifications de M. le Ministre est la reproduction exacte de l'article 544 du projet primitif; il est adopté sans observation.

L'article 6 est d'accord avec l'article 545, tel qu'il avait été rédigé par la Commission spéciale; il est également adopté.

L'article 7 est conforme à l'article 558, tel qu'il a été modifié par la Commission spéciale dans son premier rapport; il est admis.

L'article 8 est la reproduction de l'article 559 du projet primitif.

Il n'existe qu'une différence de rédaction entre l'article 9 des modifications de M. le Ministre et l'ancien art. 550, § 1^{er}; au lieu de dire : *conformément aux articles 374 et 380 du titre des assurances maritimes*, il porte : *conformément aux articles 461 et 467 (1)*, et à la fin du § 2 du même article, au lieu de : *aux articles 205, § 1^{er} du titre des assurances en général et 414 du titre des assurances maritimes*, le Gouvernement a mis : par l'article 17 de la loi du 11 juin 1874.

Il n'existe pas de différence entre la rédaction de l'article 10 des modifi-

(1) Articles 11 et 17 du titre des assurances maritimes.

cations de M. le Ministre et l'article 352 du projet primitif; mais un membre demande si l'on ne pourrait pas ajouter à la fin du § 1^{er} les mots : *et les loyers de l'équipage, quand il n'y a pas de fonds à récupérer.*

L'article 11 est la copie littérale de l'article 333. Pas d'observation.

L'article 12 est également adopté.

M. le Ministre de la Justice se propose de retrancher du projet primitif quelques articles, et à l'appui de son opinion, il a remis à la Commission spéciale la note suivante :

ART. 341 et 342 (316 et 317 du Code actuel). Ces dispositions ont leur raison d'être lorsqu'on admet le contrat à la grosse volontaire. Elles ne l'ont plus dans le système du projet, qui n'admet le contrat que pour des causes définies à l'article 1^{er} et à l'intervention des autorités.

ART. 346 (321 du Code actuel). Cet article ne concerne point l'emprunt fait en cours de voyage (voir Dalloz, *Droit maritime*, n° 1366). Il n'y a donc pas lieu de le reproduire, puisque nous n'admettons que l'emprunt fait en cours de voyage; au surplus, le principe de l'article supprimé, à savoir l'interdiction pour le capitaine de prendre de l'argent sur le navire, si les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs sont sur les lieux, est consacré par l'article 15, titre II.

ART. 347 (322 du Code actuel). Cet article prescrit également un cas d'emprunt qui n'est pas fait en cours de voyage pour des dépenses de réparations et autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison. Le projet n'admet pas l'emprunt à la grosse dans ce cas. On l'a suffisamment exprimé en faisant disparaître les mots : à la grosse, dans l'article 16, titre II que remplace l'article 253 du Code. L'article 347 du projet ne peut être maintenu, non plus que le précédent auquel il se lie.

ART. 349 (art. 324 du Code actuel). Inutile en présence de l'article 2, § final, qui porte :

« Il (l'emprunt à la grosse) ne peut jamais être affecté sur les marchan-
» dises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au
» prêt. »

ART. 351 (art. 326 du Code actuel). Cette disposition fait double emploi avec celle qui précède. Les pertes survenues par cas fortuit ou par baraterie de patron sont seules à charge du prêteur; il va dès lors de soi que celles qui résultent du vice propre de la chose, ou de la faute de l'emprunteur ne lui incombent point.

Le renvoi aux articles 11 et 17 du titre VII des assurances maritimes rend ce point plus incontestable encore; il implique d'ailleurs l'applicabilité de l'article 16 du même titre.

ART. 355 (art. 329 du Code actuel). Inutile à raison du dernier paragraphe de l'article 2.

ART. 357 (art. 331 du Code actuel). Le § 1^{er} disparaît parce qu'il s'applique au contrat fait avant le voyage. Le § 2 n'est-il pas rendu inutile par la combinaison des articles 5, 10 et 12 du projet ?

Le Rapporteur,
JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,
P. VANHUMBÉECK.

PROJETS DE LOI.

Projet du Gouvernement.

TITRE IX (a).

DES CONTRATS A LA GROSSE.

ART. 336.

Le contrat à la grosse est fait devant notaire, ou sous signature privée.

Il énonce :

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime,

Les objets sur lesquels le prêt est affecté,

Les noms du navire et du capitaine,

Ceux du prêteur et de l'emprunteur ;

Si le prêt a lieu pour un voyage,

Pour quel voyage, et pour quel temps ;

L'époque du remboursement.

ART. 337 (b).

Tout prêteur à la grosse, en Belgique, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce du port où se trouve le navire, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilège.

Et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites à l'article 234 du Code de commerce.

ART. 338.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

Projet de la Commission.

TITRE IX.

DES CONTRATS A LA GROSSE.

ART. 336.

Le contrat à la grosse est fait devant notaire, ou sous signature privée.

Il énonce :

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime,

Les objets sur lesquels le prêt est affecté,

Les noms du navire et du capitaine,

Ceux du prêteur et de l'emprunteur ;

Si le prêt a lieu pour un voyage,

Pour quel voyage ou pour quel temps ;

L'époque du remboursement,

Le jour et le lieu où l'emprunt à la grosse a été fait.

ART. 337.

(Comme ci-contre.)

ART. 338.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

L'endossement est soumis aux règles établies par le titre du livre I.

(Le reste comme ci-contre.)

(a) Voir procès-verbaux des séances de la Commission des 12 et 26 mai, 23 juin et 10 novembre 1863.

(b) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

**Nouvelles modifications proposées par M. le
Ministre de la Justice.**

Amendements proposés par la Commission.

ART. 336.

(Supprimé.)

ART. 337.

(Supprimé.)

ART. 338.

Article 7 du projet de M. le Ministre de la Justice.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de négociation, par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

L'endossement est soumis aux règles établies par la loi du 20 avril 1872 relative à la lettre de change et au billet à ordre.

En ce cas la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

Projet du Gouvernement.

Projet de la Commission.

ART. 339.

La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

ART. 339.

(Comme ci-contre.)

ART. 340.

Les emprunts à la grosse peuvent être affectés :

Sur le corps et quille du navire,
Sur les agrès et appareils,
Sur l'armement et les victuailles,
Sur le chargement,
Sur le fret,

Sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

ART. 340.

(Comme ci-contre.)

ART. 341.

Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des choses sur lesquelles il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

ART. 341.

(Comme ci-contre.)

ART. 342.

S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à la concurrence de la valeur des choses affectées à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

Le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêt au cours de la place.

ART. 342.

(Comme ci-contre.)

ART. 343.

Tous emprunts sur le profit espéré des marchandises et tous prêts à la grosse faits aux matelots ou gens de mer, sur leurs loyers ou voyages, sont prohibés.

Le prêteur, dans ces cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt.

ART. 343.

(Comme ci-contre.)

ART. 344.

Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées, par privilège et dans la proportion de la quotité de chacune d'elles, au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse.

ART. 344.

(Comme ci-contre.)

Nouvelles modifications proposées par M. le
Ministre de la Justice.

Amendements proposés par la Commission.

ART. 339 (art. 8).

La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

ART. 340 (art. 2).

L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté :

Sur le corps et quille du navire,
Sur les agrès et appareils,
Sur l'armement et les victuailles,
Sur le chargement,
Sur le fret,
Sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

Il ne peut jamais être affecté sur les marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt.

ART. 341.

(Supprimé.)

ART. 342.

(Supprimé.)

ART. 343 (art. 3).

Tous emprunts sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital sans aucun intérêt.

ART. 344 (art. 3).

Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées, par privilège et dans la proportion de la quotité de chacune d'elles, au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse.

Projet du Gouvernement.

Projet de la Commission.

ART. 345.

A défaut de paiement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse ne sont dus que du jour de la demande.

ART. 346.

Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.

ART. 347.

Sont affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur contingent pour mettre le bâtiment en état, dans les vingt-quatre heures de la sommation qui leur en sera faite.

ART. 348.

Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement.

Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire, et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé.

Cependant les emprunts faits dans le même voyage et dans le même port de relâche, durant le même séjour, viennent en concurrence.

ART. 349.

Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure.

Si le chargement sur un autre navire a eu lieu sans force majeure, ou si le voyage est rompu

ART. 345.

A défaut de paiement à l'échéance les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse sont dus à dater du jour du prêt faute de paiement.

ART. 346.

(Comme ci-contre.)

ART. 347.

(Comme ci-contre.)

ART. 348.

(Comme ci-contre.)

ART. 349.

(Comme ci-contre.)

Nouvelles modifications proposées par M. le
Ministre de la Justice.

Amendements proposés par la Commission.

ART. 345 (art. 6).

A défaut de paiement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse sont dus à dater du jour du protêt faute de paiement.

ART. 346.

(Supprimé.)

ART. 347.

(Supprimé.)

ART. 348 (art. 4).

S'il y a deux ou plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes choses, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède.

Les prêts faits dans le même port de relâche durant le même séjour viennent en concurrence.

ART. 349.

(Supprimé.)

Projet du Gouvernement.

avant le commencement des risques, le prêteur peut répéter par privilège le capital et les intérêts au cours de la place, à partir du jour du prêt, sans profit maritime ; il a droit, en outre, de se faire indemniser de l'assurance qu'il a contractée et qui se trouve annulée.

ART. 350 (a).

Si les choses sur lesquelles le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdues, et que la perte soit arrivée dans le temps et dans le lieu des risques, par cas fortuit ou par baraterie de patron, conformément aux articles 374 et 380 du titre des assurances maritimes, la somme prêtée ne peut être réclamée.

L'emprunteur doit faire toutes diligences pour prévenir ou atténuer le dommage, selon ce qui est prescrit à l'assuré aux articles 203, § 1^{er}, du titre des assurances en général et 414 du titre des assurances maritimes.

ART. 351.

Le prêteur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire.

Il ne répond pas non plus des dommages causés par le fait et la faute de l'emprunteur.

ART. 352.

En cas de naufrage, le payement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

Dans le même cas, le payement des sommes empruntées à la grosse sur le fret est réduit à ce qui est dû pour fret, déduction faite des loyers de l'équipage et de la part du prêteur dans les frais de sauvetage.

ART. 353.

En cas de jet de la chose affectée à l'emprunt, la somme payée par contribution est affectée par privilège aux droits du prêteur à la grosse.

(a) La mention des articles faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la Commission.

ART. 350.

(Comme ci-contre.)

ART. 351.

(Comme ci-contre.)

ART. 352.

(Comme ci-contre.)

ART. 353.

(Comme ci-contre.)

**Nouvelles modifications proposées par M. le
Ministre de la Justice.****Amendements proposés par la Commission.****ART. 350 (art. 9).**

Si les choses sur lesquelles le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdues, et que la perte soit arrivée dans le temps et dans le lieu des risques, par cas fortuit ou par baraterie de patron, conformément aux articles 461 et 467, la somme prêtée ne peut être réclamée.

L'emprunteur doit faire toutes les diligences pour prévenir ou atténuer le dommage, selon ce qui est prescrit à l'assuré par l'article 17 de la loi du 11 juin 1874.

ART. 351.

(Supprimé.)

ART. 352 (art. 10).

En cas de naufrage le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

Dans le même cas, le paiement des sommes empruntées à la grosse sur le fret est réduit à ce qui est dû pour fret, déduction faite des loyers de l'équipage et de la part du prêteur dans les frais de sauvetage.

ART. 353 (art. 11).

En cas de jet de la chose affectée à l'emprunt, la somme payée par contribution est affectée par privilège aux droits du prêteur à la grosse.

Projet du Gouvernement.

Art. 354.

Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger, et s'il part sur lest, du moment où il commence à charger le lest, et il finit au moment du déchargement ou vingt et un jours après l'arrivée au lieu de destination, à défaut de déchargement dans ce délai.

A l'égard des marchandises, le temps des risques court du moment qu'elles sont chargées dans les navires ou dans les gabares destinées à les y transporter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

Art. 355.

Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait, pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée.

Art. 356.

Les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes.

Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.

Art. 357 (a).

S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur les mêmes choses, le produit du sauvetage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des privilèges établis à l'article 191.

Projet de la Commission.

Art. 354.

(Comme ci-contre.)

Art. 355.

(Comme ci-contre.)

Art. 356.

(Comme ci-contre.)

Art. 357.

S'il y a contrat à la grosse *avant le départ du navire* et assurance sur le même navire ou sur les mêmes choses, le produit du sauvetage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de l'intérêt respectif, sans préjudice des privilèges établis à l'article 191.

Dans le cas que le contrat à la grosse a été conclu pendant le cours du voyage, les objets sauvés du naufrage appartiennent au prêteur, en cas qu'ils y aient été affectés par privilège.

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Nouvelles modifications proposées par M. le
Ministre de la Justice.

ART. 354.

(Supprimé.)

ART. 355.

(Supprimé)

ART. 356 (art. 12).

Le prêt à la grosse ne contribue pas aux avaries particulières des choses affectées.

Il contribue aux avaries communes survenues postérieurement au prêt, si l'acte n'exprime que le prêteur en est affranchi.

ART. 357.

(Supprimé.)

ART. 1^{er} du projet de M. le Ministre.

Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison.

Il doit être autorisé, en Belgique, par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul, le vice-consul, ou par l'agent consulaire belge ou à défaut par le magistrat du lieu.

Amendements proposés par la Commission.

Ajouter à la fin de ce paragraphe : *ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer.*

Supprimer les mots : *ou par l'agent consulaire.*

(40)

TROISIÈME PARTIE.

TITRE VIII. — DE L'ABORDAGE.

Le Gouvernement, ayant examiné de nouveau les articles du Code de commerce relatifs à l'abordage, a soumis à la Commission spéciale chargée de l'examen de la révision de ce Code, des modifications au projet primitif présenté dans la séance du 22 novembre 1870.

Voici les notes explicatives de ces modifications et, à la suite, les amendements :

NOTES EXPLICATIVES DU GOUVERNEMENT.

ARTICLE PREMIER.

Les deux premiers paragraphes de l'article 1^{er} reproduisent le principe consacré par les paragraphes correspondants de l'article 407 du Code de commerce et admis par toutes les législations. Nul ne répond du cas fortuit et chacun est tenu de réparer le dommage qu'il a causé par sa faute. Ces principes s'appliquent également, qu'il s'agisse des dommages soufferts par le navire ou de ceux occasionés aux marchandises⁽¹⁾. On a reproché aux rédacteurs du Code d'être demeurés muets à l'égard des marchandises endommagées ou perdues comme s'ils n'avaient point soupçonné la possibilité d'une catastrophe engloutissant le navire et sa cargaison⁽²⁾. Le reproche est sans doute excessif. Néanmoins l'applicabilité des deux principes à la cargaison comme au navire est formellement exprimée dans les textes du Code néerlandais (art. 354 et suiv.) et du Code allemand (art. 736). La rédaction que nous empruntons au projet français exprime suffisamment la même règle en disant que les dommages sont supportés par *les choses* qui les ont éprouvés et que, dans le cas de faute, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel la faute a été commise.

Le troisième paragraphe tranche, conformément à la jurisprudence suivie en France et en Belgique, une question controversée, celle de savoir si la pré-

(1) BOULAY-PATY, t. IV, p. 502. — DALLOZ, *loc. cit.*, n° 1141. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 368.

(2) DE COURCY, *op. cit.*, p. 195.

sence d'un pilote à bord relève le capitaine de la responsabilité de l'abordage⁽¹⁾.

ART. 2.

Le paragraphe 5 de l'article 407 dispose : « *S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont souffert.* »

« Il n'y a d'abordage douteux, dans le sens de la loi, dit Bedarride, que lorsque, étant d'ailleurs certain que le sinistre n'est pas le résultat d'un cas fortuit, il est impossible de déterminer lequel des capitaines a commis la faute; alors cette faute est présumée commune. Cette présomption détermine l'obligation pour les deux navires de supporter le dommage⁽²⁾. »

« Il se peut aussi, ajoute L. Morel, que, les torts étant réciproques, il soit difficile de reconnaître quel est celui des deux qui doit être considéré comme ayant réellement occasionné l'accident⁽³⁾. »

Cette disposition a été vivement critiquée. « C'est par un exemple unique dans notre législation, a-t-on dit notamment, que cet article permet aux tribunaux de prononcer une condamnation motivée sur un doute. Le capitaine n'est donc pas responsable seulement des fautes, même légères, qui seront établies contre lui; il est encore responsable des prétendues fautes qu'il repousse avec énergie et qui sont alléguées sans preuves, par un adversaire; pour peu qu'il reste du doute dans l'esprit du tribunal, il subira une condamnation peut-être ruineuse⁽⁴⁾. »

Elle a aussi trouvé des défenseurs. Boulay-Paty, après avoir invoqué l'autorité de Grotius et du Parlement de Paris, ajoute : « Ces décisions que la glose appelle *judicium rusticorum* ne sont pas insolites en droit, comme l'observe Pothier, n° 435 »

« La décision qui nous occupe est fondée sur une raison d'intérêt public, afin de rendre les capitaines plus soigneux à prendre toutes les précautions nécessaires et possibles pour éviter l'abordage⁽⁵⁾. »

Le Code néerlandais prévoit, indépendamment du cas fortuit et de la faute démontrée à la charge de l'un des capitaines, l'hypothèse de l'abordage occasionné par des fautes réciproques et celle où ni la faute, ni le cas fortuit ne peuvent être démontrés. — Art. 555 et 558. Dans la première hypothèse, chaque navire supporte le dommage qu'il a éprouvé; dans la seconde, il est fait masse des dommages éprouvés par les navires et leurs cargaisons et le dommage est supporté par chacun en proportion de la valeur respective de chaque navire et cargaison.

(1) C. Bruxelles, 4 juin 1856, P. 1857, 2, 354. — Item, 30 mai 1873, P. 1873, 2, 278. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 371.

(2) BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 1774. — DALLOZ, *loc. cit.*, n° 1138. — BOULAY-PATY, *op. cit.*, p. 495.

(3) L. MOREL, *op. cit.*, p. 363.

(4) DE COURCY, *op. cit.*, p. 395.

(5) BOULAY-PATY, *op. cit.*, pp. 496, 497.

Le code allemand, articles 736 et 737, après avoir prévu le cas de faute imputable à une personne de l'équipage de l'un des navires, soumet à la même règle le cas où aucune faute n'est imputable à l'équipage d'aucun des navires, et celui où l'abordage provient de tous les deux. Dans l'un comme dans l'autre cas il n'y a pas lieu à indemnité.

Placée en présence de ces règles contradictoires, la Commission instituée en France abandonne l'hypothèse où l'imputabilité demeure incertaine.

« De deux choses l'une, dit-elle, ou les faits démontrent la faute, ou ils ne la démontrent pas; s'ils ne la démontrent pas, l'abordage demeure fortuit, parce qu'on ne peut pas affirmer qu'il soit fautif. Si, au contraire, les faits démontrent la faute, ils doivent indiquer en même temps de quel côté elle procède, sans quoi la faute elle-même ne serait pas assez caractérisée pour être saisissable. Donc, ou il n'y aura pas faute, ou il n'y aura pas doute ('). »

Cette théorie nous semble la plus rationnelle. Elle est aussi, comme nous venons de le dire, celle que le législateur allemand a adoptée. Mais la législation allemande et le projet français se séparent lorsque, prévoyant le cas de faute réciproque, elles règlent la réparation du dommage. Tandis que le code allemand, comme le Code néerlandais, refuse dans ce cas toute indemnité à l'une comme à l'autre des parties, le projet français dispose « qu'il est fait » masse des dommages lesquels sont supportés par les deux navires dans la » proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées » comme cause de l'événement. » — Art. 424.

Ici encore nous sommes portés à admettre que la logique et le droit recommandent le projet français. Il n'est guère possible, cependant, de se dissimuler qu'il sera souvent fort difficile de déterminer la mesure dans laquelle la faute de chacun a été cause de l'abordage. Mais, outre que cette difficulté ne sera pas insurmontable d'ordinaire, encore vaut-il mieux s'en rapporter, à cet égard, à l'appréciation équitable et éclairée de la justice, dans chaque cas particulier, que de traiter les parties toujours et à priori comme si leurs fautes avaient été d'égale gravité.

Nous proposons, en conséquence, une rédaction conforme à celle de l'article 424 du projet français.

Suppression de l'article 408 du Code de commerce.

La Commission instituée pour la révision du code de commerce motive cette suppression de la manière suivante :

« En dernière analyse, la disposition que renferme cet article est dépourvue » de tout intérêt juridique. Il faut laisser aux parties le soin de veiller elles-mêmes à leurs intérêts. En fait, lorsque le dommage sera assez peu considérable pour que les frais à faire en absorbent la valeur, les parties s'abstiendront d'elles-mêmes de former l'action d'avarie; si, au contraire,

(') Rapport de la Commission, p. 155.

» les frais à faire ne doivent pas excéder la valeur du dommage, alors même
» que ce dommage n'aurait pas atteint tel taux déterminé, on ne voit pas
» pour quelle raison on empêcherait la partie lésée d'user de ses droits, en
» réclamant l'indemnité qui lui est due. »

(Rapport de la Commission. Séance du 16 juin 1863, p. 311.)

La Commission spéciale de la Chambre des Représentants s'est ralliée à cette proposition (Rapp. de M. Van Iseghem. Ann. parl., Doc. 1869-1870, pag. 64).

L'article est également supprimé dans le projet français (1).

ART. 3 ET 4.

Nous empruntons ces deux articles au projet français (articles 425 et 428). Le rapport de la Commission française les justifie dans les termes suivants :

« En principe l'action est confiée au capitaine et au propriétaire, qui
» conservent, en l'exerçant, le droit de tous les intéressés; mais, à leur
» défaut, elle peut aussi être exercée par ces derniers.

» Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son
» capitaine ou de ses propriétaires. C'est ce qui se pratique habituellement;
» mais il n'en est pas moins utile de le dire parce que le capitaine n'étant
» qu'un mandataire, on pourrait douter qu'il ait qualité pour exercer
» l'action ou pour la soutenir.

» D'autant que, d'après le projet, le capitaine que l'on considère ordinaire-
» ment comme responsable, à raison de sa seule qualité de maître à bord,
» ne doit désormais encourir de responsabilité personnelle, que si l'on
» prouve à sa charge une faute ou une négligence. Cette restriction est con-
» forme non-seulement à l'équité, mais encore aux principes déjà exprimés
» au sujet des engagements du capitaine. » (Rapp. p. 136.)

Nous n'avons pas, il est vrai, proposé d'introduire dans le projet l'innovation du projet français aux termes de laquelle : « le capitaine qui contracte
» en cas de force majeure n'engage que le navire, s'il ne s'est obligé person-
» nellement. » — Article 232.

La matière qui nous occupe est différente de celle des contrats et les considérations ci-dessus exposées suffisent à justifier les dispositions proposées, indépendamment des règles admises pour les engagements ordinaires du capitaine.

Nous n'avons pas cru devoir introduire ici les règles de compétence insérées au projet français.

(1) V. aussi BOULAY-PATY, *op. cit.*, p. 507 et suiv. — BEDARRIDE, *op. cit.*, n°s 1782 et suiv. — DE COURCY, *op. cit.*, pp. 181-182.

TITRE VIII. — DE L'ABORDAGE.

Texte proposé par le Gouvernement.

ARTICLE PREMIER.

En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, ou déterminé par des faits de force majeure, les dommages sont supportés, sans répétition, par les choses qui les ont éprouvés.

Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel la faute a été commise.

La présence de pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité établie par le paragraphe précédent.

ART. 2.

S'il y a faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires dans la proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement.

(Supprimé.)

ART. 3.

Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires.

Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a de sa part faute ou négligence.

ART. 4.

La demande formée par le capitaine ou le propriétaire du navire abordé conserve les droits des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de tous autres intéressés. A défaut du propriétaire ou du capitaine, la demande peut être formée par tous intéressés.

Ces notes explicatives ont donné lieu à un échange d'observations. Les objections suivantes ont été soulevées :

L'article 407 du Code actuel, §28 du projet primitif, rend le capitaine responsable; les amendements du Gouvernement reportent la responsabilité sur le navire; il y a dans ces deux termes une certaine différence, le capitaine engage l'armement, tandis qu'en abandonnant le navire, l'armateur se soustrait à tout autre engagement; on sait qu'il existe un article du Code de commerce dans ce sens. Supposez, cependant, un capitaine ayant un intérêt dans un navire, ou à qui ce navire appartient entièrement; avec la nouvelle rédaction, il est entièrement libéré; cependant le navire coulé peut avoir dix fois autant de valeur que celui qui est la cause de l'abordage.

Quand un pilote à bord prend le commandement du navire, il doit avoir la même responsabilité que le capitaine, en cas de faute ou de négligence. Supposez à bord du navire une divergence d'opinions, entre le capitaine et le pilote, quant aux manœuvres à exécuter; c'est l'opinion du dernier qui doit prévaloir et, dans ce cas, si un malheur arrive, si l'on aborde un autre navire pendant que le pilote a le commandement, il serait injuste de rendre le capitaine responsable d'un accident résultant d'une manœuvre qu'il n'aurait pas ordonnée ou fait exécuter.

L'article 2 veut, si la faute est commune, que les dommages soient supportés par les deux navires, dans la proportion de la gravité des fautes réciproques; mais ne doit-on pas ajouter aussi que ce sera d'après la valeur du navire, du fret et de la cargaison? L'un navire peut être en lest, l'autre avoir à bord des marchandises d'une certaine valeur qui, par l'accident, peuvent être fortement avariées, ou entièrement perdues. D'après l'article 407, (ancien Code 528) du projet primitif, § dernier, l'estimation des dommages doit être faite par des experts; pourquoi supprime-t-on cette clause dans les amendements?

L'article 4 ne doit-il pas indiquer le délai dans lequel les poursuites ou les formalités doivent être faites, dans le premier port d'arrivée?

Un autre cas peut encore se présenter: un navire est abordé en pleine mer: par la violence du choc, une forte voie d'eau se déclare et contraint l'équipage à abandonner le navire; celui-ci, continuant à flotter plus ou moins, est rencontré en mer par un autre et conduit à la remorque dans un port. A bord du navire remorqué, on trouve le journal du bord, dans lequel sont déjà inscrits tous les détails de l'événement; ou bien l'équipage périt, ou bien il est sauvé en mer par un autre bâtiment; dans ce dernier cas, il apprend par les journaux maritimes que le bâtiment a été trouvé et conduit dans un port. Le capitaine doit-il alors se rendre dans ledit endroit et quelles formalités doit-il remplir, dans quel délai?

Si l'équipage périt, le Code ne pourrait-il pas permettre au consignataire ou au consul belge d'agir, en cas d'absence du capitaine ou des hommes de son équipage?

Si les deux navires appartiennent à deux nations différentes, comme c'est presque toujours le cas, et que le navire soit conduit dans un port étranger, d'après quelle législation l'accident devra-t-il être jugé?

Le titre de l'abordage doit-il être appliqué aussi aux événements qui se passent dans les fleuves maritimes; est-il applicable aussi aux rivières qui ne sont fréquentées que par des bateaux de l'intérieur.

Une des grandes causes des abordages pendant la nuit, principalement des bateaux à vapeur, provient de la négligence d'allumer les feux; le Code ne devrait-il pas obliger, sous peine de responsabilité, les capitaines à avoir des feux allumés, suivant les règlements en vigueur?

Supposez un abordage en mer, le long de notre côte (mer territoriale), les tribunaux belges doivent être compétents, ainsi que dans l'Escaut. Le Code ne doit-il pas contenir une disposition à cet égard?

A ces observations il a été répondu: L'article nouveau suppose, comme l'article ancien, trois espèces d'abordages: l'abordage *fortuit*, l'abordage

fautif d'un côté, l'abordage résultant de la *faute commise à la fois sur les deux navires* : ce dernier est substitué à l'abordage *douteux*. Le premier n'est imputable à personne; les dommages sont supportés par *les choses* qui les éprouvent, sans répétition. Nous disons *les choses* parce que tels sont les mots employés dans le texte nouveau, afin de montrer que le principe est applicable *aux marchandises* comme *au navire*, dont le Code ancien semblait parler seul, quoique telle ne puisse être la pensée des rédacteurs.

En cas d'abordage fautif, tout le dommage dans la rédaction nouvelle est supporté par le *navire à bord duquel la faute a été commise*, tandis que d'après l'article 407, il est *payé par le capitaine qui l'a causé*. Le préopinant voit dans ce changement un danger : le capitaine engage l'armement, dit-il, tandis que l'armateur se soustrait à toute responsabilité par l'abandon du navire. Nous trouvons cependant le même changement de mots dans le projet de révision élaboré en France et, dans la note explicative, on ne semble pas y attacher d'importance, puisqu'on représente le paragraphe ainsi amendé, comme l'application pure et simple du droit commun transporté à l'abordage (p. 154). Ne serait-ce pas que le paragraphe deuxième de l'article 407 contient une erreur de rédaction ou au moins une équivoque? que le mot *celui* du deuxième membre de phrase, au lieu de se rapporter aux mots *l'un des capitaines* du premier membre, doit être mis en opposition avec la fin du paragraphe précédent, où l'on parle de *celui des navires* qui a éprouvé le dommage? N'est-on point plus disposé encore à juger ainsi quand on compare le troisième paragraphe de la disposition actuelle aux deux précédents, et qu'on y voit parler de dommage réparé *par les navires qui l'ont fait et souffert*? Il nous semble que la rédaction nouvelle signifie comme l'ancienne, mais en spécifiant mieux, qu'en cas d'abordage fautif, « le dommage éprouvé par les » autres navires est supporté par le capitaine auteur de la faute et par l'armateur qui répond de ses faits » (art. 1582 à 1584, Code civil, 216. V. 221, Code de commerce — Boulay-Paty, *coms* t. IV, p. 293). Nous sommes portés à persévérer dans cette manière de voir quand nous trouvons la disposition relative au cas d'abordage douteux et faisant supporter le dommage à frais communs par *les deux navires*, analysée par un ancien auteur en ces termes : « les lois de plusieurs peuples, aussi bien que les nôtres, veulent qu'en ce dernier cas *les maîtres des deux vaisseaux supportent chacun sa part* de dommage » (Grotius. — Boulay-Paty, l. c.). En parlant de la responsabilité du navire, on n'entend donc l'envisager que comme une conséquence de la responsabilité du capitaine.

On s'effraie de la supposition d'un capitaine ayant un intérêt dans le navire, ou à qui le navire appartiendrait entièrement. Celui-ci, dit-on, avec la rédaction proposée, pourrait échapper à toute responsabilité. C'est là une appréciation erronée; les motifs que nous venons de faire valoir le démontrent déjà en thèse générale, et si l'on se préoccupe du cas où le capitaine propriétaire ou copropriétaire voudrait user de la faculté d'abandon, on oublie que cette faculté ne lui est pas accordée comme à un propriétaire ou copropriétaire ordinaire. Le dernier paragraphe de l'article 216 actuel, modifié par la loi du 19 juin 1855 et reproduit par le projet de révision, fait une distinction positive à ce sujet.

La présence de pilotes à bord devait, d'après le préopinant, faire cesser la

responsabilité du capitaine; cette prétention a souvent été émise par les armateurs et les capitaines, mais la jurisprudence l'a repoussée. Trois arrêts de la Cour de Bruxelles ⁽¹⁾ en ont décidé ainsi; les Cours de France ont adopté la même opinion et les auteurs du projet de révision française n'ont pas signalé ces décisions comme renfermant une erreur, mais s'y sont, au contraire, conformés, et par eux le préposé du capitaine, son conseil, si l'on veut, mais non son tuteur; la loi, exigeant la présence du capitaine en personne à l'entrée des ports, havres et rivières, suppose sa coopération à la conduite du bâtiment⁽²⁾. C'est ce qu'admet aussi la rédaction nouvelle.

Enfin dans le système du projet, qui supprime l'hypothèse de l'abordage douteux, pour y substituer celle de la faute double, il est évident que c'est en proportion de la gravité des deux fautes que doivent être calculées les deux responsabilités. Vouloir qu'elles le soient d'après la valeur respective des navires, de leur fret et de leur cargaison, c'est introduire dans la fixation des conséquences respectives des deux fautes, des éléments étrangers à ces fautes elles-mêmes. C'est aller à l'encontre de la raison et du droit.

On ne reproduit pas l'alinéa qui laissait à des experts l'estimation des dommages; c'est que le droit commun suffit à cet égard.

L'indication des délais pour agir ne doit pas être réglée ici. Elle fait l'objet des articles 1 et 2 du titre IX correspondant aux articles 435 et 486 anciens.

Les difficultés relatives aux navires forcément abandonnés, retrouvés et sauvés ensuite par d'autres navires, ne concernent pas spécialement la matière de l'abordage. Elles peuvent se présenter par suite d'autres événements. Il n'y a donc aucune raison de les traiter particulièrement ici.

Quant à la question de savoir si les dispositions du nouveau titre doivent être appliquées à la navigation dans les grands fleuves et dans les rivières, il faut répondre affirmativement en thèse générale, puisqu'il s'agit ici d'une application de principes du droit commun, mais en réservant les modifications que peuvent faire consacrer, dans la pratique, les conditions particulières de la navigation fluviale. Ce point reste abandonné aux lumières des juges.

Ce membre ne voit donc pas l'utilité d'amender les articles proposés par le Gouvernement.

Quant à la position des pilotes, le premier membre qui a soulevé cette question prétend que ces agents ne sont pas les préposés du capitaine. En Belgique, l'administration du pilotage de mer et sur l'Escaut appartient à l'État, c'est lui qui nomme les pilotes, après un examen. Une fois en mer, quand un navire se présente, chaque pilote a son tour de rôle, le capitaine est obligé de prendre celui qui est désigné par le chef du bateau pilote et n'a pas de choix; on a donc tort de dire qu'il est le préposé du capitaine.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

P. VAN HUMBÉECK.

⁽¹⁾ 4 juin 1856 (Pas-B. 4857, 2, 351), 31 juillet 1858 (ibid. 1858, 2, 381), 30 mai 1875 (ibid. 1875, 2, 278).

⁽²⁾ Note explicative du projet français, pp. 154, 155.