

(1)

(N° 141.)

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 1<sup>er</sup> MARS 1855.

---

MODIFICATIONS A L'ART. 216 DU CODE DE COMMERCE (1).

---

## RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Dans la séance du 14 novembre dernier, le Gouvernement a soumis aux délibérations de la Chambre un projet de loi apportant des modifications aux articles 216, 234 et 298 du Code de commerce.

Avant de présenter ces changements à la Législature, M. le Ministre des Affaires Étrangères avait consulté la chambre de commerce d'Anvers, dont l'opinion se trouve exprimée dans la pièce annexée à l'Exposé des motifs.

Le projet a été envoyé à l'avis d'une commission spéciale, qui a examiné avec la plus grande attention les considérations émises par la Chambre de commerce d'Anvers. La commission admet en principe la proposition du Gouvernement, quant à l'art. 216 du Code, relativement à la responsabilité des armateurs, mais elle a cru que le moment était inopportun d'apporter aux articles 234 et 298 du Code des modifications qu'aucun intérêt sérieux ne réclamait.

Cependant, avant de prendre une résolution à cet égard, elle a chargé son rapporteur de soumettre, entre autres, à M. le Ministre des Affaires Étrangères les observations suivantes :

« Que la chambre de commerce d'Anvers, la seule autorité qui ait été consultée, avait, à l'appui de son opinion, invoqué les changements apportés en

---

(1) Projet de loi, n° 14.

(2) La commission était composée de MM. Loos, *président*, VAN ISEGHEM, PRÉVINAIRE, MERCIER, DE LEHAYE, LESOINNE et OST.

» France aux mêmes articles 234 et 298; que, cependant, une grande différence  
» doit exister entre la marine marchande française et la marine marchande  
» belge; on peut compter qu'au moins les trois quarts des navires français navi-  
» guent au cabotage, c'est-à-dire entre les divers ports de France, et qu'ils sont  
» par conséquent presque continuellement sous l'empire des lois de leur pays.  
» Ainsi un navire français qui part, par exemple, de Dunkerque pour Bordeaux,  
» relâchant au Havre pour cause d'avaries, et obligé d'emprunter à la grosse,  
» n'a presque aucune perte si les chargeurs réclament leurs marchandises au  
» port de relâche contre paiement du fret, suivant la distance parcourue; le  
» capitaine est certain, dans cette hypothèse, de trouver au Havre un autre  
» fret pour un port français: ainsi aucun intérêt n'est lésé. Le règlement des  
» avaries doit se faire au port de déchargement prévu du navire, et comme  
» tous les intérêts sont français, peu importe dans quel port ce règlement se  
» fait, si c'est au Havre ou à Bordeaux.

» Les navires belges, au contraire, naviguent toujours à l'étranger; nous  
» n'avons pas de cabotage, et les modifications proposées seraient tout à fait  
» contraires aux intérêts du commerce d'armement, sans la moindre compensa-  
» tion, et ne pourraient être appliquées que dans des cas rares, soit lors d'un  
» retour dans le port d'armement, soit lorsqu'un navire part d'Anvers et relâche  
» par suite d'avaries dans un de nos deux ports du littoral. Ainsi, un capitaine  
» se trouvant dans une pareille position, parti, par exemple, d'Anvers pour un  
» pays transatlantique et relâchant dans un autre port belge, serait obligé de re-  
» mettre aux chargeurs les marchandises sans paiement pour ainsi dire d'aucun  
» fret, car quelle serait la distance parcourue entre Anvers et Ostende, et celle à  
» parcourir entre ce premier port et les pays transatlantiques? ce navire aurait  
» donc à payer, outre des pertes importantes par suite des avaries essuyées, les  
» frais ordinaires pour son armement au complet, avances à l'équipage, achat  
» des provisions, frais à la sortie, prime d'assurance sur le voyage à faire, etc.;  
» toutes dépenses qu'on doit payer en vue de gagner le fret. D'après le projet,  
» tous ces frais d'armement considérables seraient à supporter par les armateurs,  
» et les propriétaires des marchandises auraient la faculté de les réclamer, en  
» ne payant presque rien pour fret. Cependant, suivant le Code actuellement en  
» vigueur, chaque intérêt doit supporter sa part dans les pertes, qui toutes se  
» trouvent compensées pour autant que les circonstances le permettent. Exami-  
» nons pour un moment quelle est la position d'un bâtiment qui serait affrété  
» en même temps qu'un bâtiment entré en avaries et qui n'aurait pas même  
» commencé à charger. D'après le § 3, de l'art. 288 du Code, l'affréteur qui  
» rompt le voyage et qui ne charge pas le navire est tenu de payer la moitié du  
» fret fixé par la charte partie; ainsi ce dernier navire a droit à une forte indem-  
» nité, bien qu'il n'ait presque pas fait de frais d'armement, tandis que, pour  
» le premier cas cité, c'est-à-dire le navire entré en avaries et qui est obligé, par  
» conséquent, soit d'emprunter à la grosse, soit de vendre une partie de mar-  
» chandises, on ne recevrait pour ainsi dire pas de fret. De plus, ce nouveau  
» système serait loin d'être d'accord avec d'autres dispositions du Code: ainsi le  
» chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est, d'après l'art. 293,  
» tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés  
» par le déchargement; par l'art. 296, l'affréteur est tenu d'attendre ou de

» payer le fret en entier, si le capitaine est contraint de faire radoubler le navire pendant le voyage.

» Il se trouve donc établi que la modification proposée à l'art. 234 serait un non-sens, à côté de plus d'un article du Code actuel, et qu'aucun intérêt sérieux ne réclame, pour le moment, un pareil changement.

» En accordant au chargeur la faculté de retirer ses marchandises, en payant seulement le fret sur la distance parcourue, on doit s'attendre à ce que l'exception devienne la règle générale; il est très-rare aujourd'hui, comme les expéditeurs doivent payer le fret en entier, de les voir réclamer la marchandise, tandis que s'ils avaient la faculté proposée par le Gouvernement, chaque fois qu'un navire serait en avaries et obligé d'emprunter à la grosse, on exigerait la délivrance du chargement. Dans cette dernière supposition, on se demande où se ferait le règlement d'avaries? L'art. 414 du Code ne dit-il pas que l'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts, ce qui veut dire non le port de déchargement fortuit, mais le lieu de destination réel et prévu, le lieu pour lequel le navire est destiné et pour lequel le bâtiment et les marchandises sont assurés? Admettre la proposition du Gouvernement ne serait-ce pas, une fois de plus, détruire en partie l'économie qui a présidé à la rédaction du Code entier?

» Les lois belges ne pouvant être appliquées en d'autres pays, il est inutile de faire mention ici des navires belges qui entrent en avaries dans un port étranger et de démontrer, si notre hypothèse devait se réaliser, quel tort cette nouvelle législation ferait au commerce d'armement; de plus, la commission constate, sans en tirer des arguments, que des navires étrangers entrent aussi en avaries dans nos ports du littoral.

» Cependant il ne serait pas juste de dire que le Code de commerce répond encore aux besoins des affaires de l'époque; il réclame des modifications qui doivent être faites dans une même pensée, après un examen approfondi, et un juste équilibre pour tous les intérêts doit être maintenu.

» C'est seulement à la dernière extrémité et en vertu de l'art. 234 qu'on vend des marchandises pour payer les frais occasionnés par des avaries survenues au navire; ces cas sont donc très-rares.

» Pour ce qui regarde la modification proposée à l'art. 298, rien ne justifie non plus ce changement partiel. »

Comme nous le disons plus haut, ces diverses observations ont été communiquées au Gouvernement. M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la commission la réponse suivante :

« Des objections m'ont été présentées par M. Van Iseghem, votre rapporteur, contre la partie du projet de loi soumis à votre examen, qui concerne les modifications aux articles 234 et 298 du Code de commerce. Il résulte de ces objections, faites au nom du commerce d'armement, que les modifications dont il s'agit devraient être écartées du projet qui, ainsi, se restreindrait à la disposition de son article premier. sauf à comprendre ultérieurement les deux autres dispositions dans un ensemble d'améliorations dont le Code de commerce paraît susceptible.

» J'ai cru devoir, Messieurs, entendre, à ce sujet, la Chambre de commerce d'Anvers. Son avis est ci-joint (annexe A). Vous verrez qu'elle adhère aux changements proposés, la disposition de l'art. 1<sup>er</sup> ayant seule, à ses yeux, un caractère d'urgence et d'importance prononcé

» A notre tour. Messieurs, M. le Ministre de la Justice et moi croyons pouvoir nous rallier à ces changements, d'après les considérations émises, et par M. votre rapporteur et par la Chambre de commerce.

» Recevez, Messieurs, l'assurance de ma haute considération,

» *Le Ministre des Affaires Étrangères,*

» H DE BROUCKERE »

La Chambre remarquera que le Gouvernement a trouvé les objections de la commission fondées; il distrait, par conséquent, du projet les changements qu'il avait proposés aux articles 234 et 298 du Code.

Il ne reste donc en discussion que l'art. 216

Aussi bien en France qu'en Belgique, diverses interprétations ont été données à cet article, suivant les uns, l'armateur était entièrement libéré des engagements contractés par son capitaine, en faisant l'abandon du navire et du fret, et il y a plus d'un motif pour croire que telle a été la pensée du législateur de 1807. Les autres étaient d'opinion que par les mots *civilement responsable*, inscrits dans l'art. 216, les propriétaires de navires étaient tenus de satisfaire à tous les engagements contractés par le capitaine, pendant le cours d'un voyage, que l'armateur avait seulement la faculté de se délier des engagements par l'abandon du navire, pour des faits illicites du capitaine. Cette dernière interprétation avait été donnée à l'art. 216 par la Cour de cassation de Paris, et c'est à la suite de cet arrêt que la loi fut, en 1841, changée en France. Le Gouvernement de cette époque comprenait que la responsabilité qui pesait sur le commerce d'armement était trop grande et qu'elle était préjudiciable aux développements de la marine marchande. La Cour d'appel de Bruxelles avait, en 1849, interprété l'article dans le même sens : le procès avait eu pour origine un navire qui était arrivé à Anvers, après avoir essuyé des avaries considérables, dont les comptes s'élevaient à un chiffre plus élevé que la valeur du navire.

Le Gouvernement a reconnu aussi que cet état de choses ne pouvait plus durer, et adoptant les idées émises à cet égard par la Chambre de commerce d'Anvers, il nous a proposé de rendre plus clair et plus précis, le sens de l'art. 216, et de décréter d'une manière définitive que, dans tous les cas, l'armateur pourra s'affranchir des engagements contractés par le capitaine, en faisant abandon du navire et du fret, toutefois avec une exception à cette règle pour le capitaine qui est intéressé lui-même dans le navire.

La commission adopte, à l'unanimité, le principe proposé par le Gouvernement, elle trouve qu'en faisant peser une trop grande responsabilité sur les armateurs, responsabilité qui n'est nullement justifiée, on peut contribuer à arrêter l'accroissement du nombre de nos navires, car si les propriétaires peuvent être exposés à perdre plus que la valeur du navire, les capitalistes de-

viendront timides, et, suivant les probabilités, ils refuseront de s'associer pour la construction et l'achat des bâtimens de commerce.

Dans la pratique, quand les engagements des capitaines peuvent-ils aller au delà de la valeur du navire et du montant du fret? c'est principalement lorsque les navires entrent en avaries dans un autre port que celui de l'armement, et lorsque le capitaine, faute d'avoir du crédit, est obligé d'emprunter à la grosse aventure. Avant qu'une personne fournisse les fonds nécessaires à un capitaine, elle examine la valeur du navire et du chargement et le chiffre du fret; elle calcule aussi les chances du voyage, et elle établit la prime à la grosse, prime maritime qui comprend non-seulement les frais d'assurance, d'encaissement et d'intérêt pour la durée du voyage, mais en outre un bénéfice à espérer pour compenser les chances mauvaises dont l'emprunt à la grosse est entouré. Ces sortes d'affaires sont donc toujours plus ou moins incertaines; si le bâtiment, comme cela arrive le plus souvent, ne fait plus, pendant le cours du voyage, de nouvelles avaries et ne fait, par conséquent, point d'autres emprunts à la grosse, un pareil fret laisse des bénéfices même assez grands; mais si, au contraire, d'autres avaries surviennent pendant le cours du voyage et que le capitaine signe pour la deuxième ou la troisième fois une lettre à la grosse, c'est la dernière qui, par préférence, doit être payée, aux termes du § 2 de l'art. 323 du Code; dans ce dernier cas, il y a des chances de perte pour les premiers prêteurs, si toutes les lettres à la grosse excèdent ensemble la valeur des objets engagés. Ces chances de perte sont largement compensées par le bénéfice à espérer quand le navire arrive au port de destination avec une seule lettre à la grosse.

Il est en outre une chose positive : c'est qu'avant de donner son argent, le prêteur examine la valeur des objets qu'on offre d'affecter par privilège, et en général il s'inquiète peu des noms des propriétaires des navires. Il est donc évident que l'armateur doit avoir le droit de s'acquitter de toutes les dettes qui pèsent sur le navire, en abandonnant cette propriété. Dans d'autres circonstances, le capitaine pourrait encore contracter des engagements excédant la valeur du navire; il serait néanmoins assez difficile d'énumérer ici toutes ces rares éventualités et les cas qui peuvent se présenter. Toutefois, il est du devoir du prêteur, de celui qui avance les fonds, d'examiner si les garanties qu'on présente sont suffisantes et quelles sont les chances à courir; quand le négociant vend des marchandises, ne prend-il pas des informations sur la solvabilité de son acheteur? celui qui avance à un capitaine ou qui fait des affaires avec lui, ne doit-il pas examiner la valeur des objets sur lesquels il peut avoir privilège et les chances qu'il court?

La mesure proposée par le Gouvernement est donc pleinement justifiée et doit être adoptée, car elle satisfait les intérêts de toutes les parties.

Après avoir admis le système du Gouvernement, un membre fait observer, en premier lieu, que rien n'indique comment l'abandon doit être signifié, que c'est une lacune à combler; il propose d'insérer une disposition positive à cet égard; en second lieu, il pense qu'il est nécessaire aussi d'ajouter un autre paragraphe à l'article, pour spécifier d'une manière claire, que dans l'abandon ne se trouvent pas compris les bénéfices de l'assurance. Il cite, à l'appui de son opinion, l'art. 321 du nouveau Code de commerce néerlandais, article qui a rapport aussi à la responsabilité des armateurs; cet article est ainsi conçu :

« Le propriétaire ou le copropriétaire d'un navire, chacun en proportion de sa part, sont civilement responsables des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

» Cette responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret gagné ou à percevoir pour l'expédition à laquelle se rapportent les faits et obligations du capitaine.

» Cet abandon sera déclaré par un acte par-devant notaire.

» Chaque copropriétaire sera libéré de sa responsabilité par l'abandon de sa part dans la forme ci-dessus.

» Si le propriétaire ou les copropriétaires ont fait assurer leur intérêt dans le navire ou dans le fret, leurs secours contre l'assureur ne sera pas compris dans l'abandon. »

La commission a voulu, avant de se prononcer, connaître l'opinion du Gouvernement sur la proposition indiquée ci-dessus, et aussi s'il n'aurait pas été utile d'ajouter à l'article en discussion, le § 4 qui se trouve à l'article du Code néerlandais, et qui donne au copropriétaire la faculté de se libérer de sa responsabilité en abandonnant sa part d'intérêt.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a de nouveau consulté, à cet égard, la Chambre de commerce d'Anvers, qui a pris pour base d'examen le texte de la loi hollandaise. Ce haut fonctionnaire, après avoir reçu de ce collège son opinion sur les nouvelles questions posées, a transmis à la commission la dépêche suivante :

Bruxelles, février 1855.

« Depuis la lettre que j'ai eu l'honneur de vous écrire le 19 décembre dernier, s'est élevée la question de savoir s'il ne serait pas essentiel ou utile de comprendre dans le projet de loi destiné à modifier l'art. 216 du Code de commerce, les dispositions finales de l'art. 321 du Code de commerce hollandais, dont le texte traduit est ci-joint.

» Après avoir entendu à ce sujet la Chambre de commerce d'Anvers, dont l'avis est également ci-joint (annexe B), j'ai l'honneur de vous informer, Messieurs, de concert avec M. le Ministre de la Justice, que nous reconnaissons utile aux intérêts des armements du commerce maritime d'ajouter à l'article désormais unique du projet de loi, les troisième et dernier alinéa dudit art. 321.

» La teneur du projet de loi, ainsi complétée, sera donc celle de la pièce annexée à la présente.

» Ces nouvelles dispositions portent avec elles leur justification et sont d'ailleurs motivées dans l'avis de la Chambre de commerce d'Anvers. Je puis donc me borner à faire observer, en ce qui touche la forme (un acte authentique) qu'il s'agit de donner à l'abandon, que cela, nécessairement, n'exclut aucun écrit fait dans la forme authentique et que, notamment, l'acte pourra, le cas échéant, être rédigé par nos consuls, selon ce que porte l'art. 12 de la loi du 31 décembre 1851 sur les consuls et sur la juridiction consulaire.

» *Le Ministre des Affaires Étrangères,*

» H. DE BROUCKERE. »

Il résulte de cette réponse que le Gouvernement admet la proposition, faite par un membre de la commission, d'insérer dans le projet de loi que l'abandon doit avoir lieu par un acte authentique, et que les intéressés d'un navire conservent pour eux ce que les assureurs pourraient leur devoir.

La commission adopte définitivement la nouvelle rédaction du Gouvernement; il faut qu'il soit spécifié de quelle manière l'abandon doit être fait. Par acte authentique, on doit comprendre tout acte passé en Belgique par un officier ministériel; à l'étranger un acte passé devant l'agent consulaire belge doit suffire, et, à défaut d'un de nos agents sur les lieux, l'acte peut être dressé par une autorité publique compétente. On ne peut le méconnaître, le commerce a toujours désiré de savoir quelles sont les formalités à remplir et comment il doit se mettre en règle. La commission a trouvé aussi nécessaire d'insérer au projet, que dans l'abandon ne se trouve pas compris le remboursement éventuel de l'assurance; bien que ceci soit de règle générale, il est toujours désirable qu'un fait aussi important soit consigné d'une manière spéciale dans une loi.

Par l'abandon du navire et du fret, on doit entendre le montant intégral du fret sous déduction de tous les frais qui sont à charge du navire, c'est-à-dire que celui au profit de qui l'abandon est fait vient en lieu et place de l'armateur, sauf, comme il est indiqué ci-dessus, le remboursement des assureurs.

Pour ce qui regarde l'idée émise de comprendre dans le projet le § 4 de l'article 321 du Code hollandais, qui a rapport à l'abandon des parts des copropriétaires, la commission n'insiste pas pour le moment.

Après l'examen du projet de loi qui fait l'objet du présent rapport, la commission s'est demandé si le moment n'était pas venu d'engager le Gouvernement à mettre à l'étude la révision du Code de commerce; car, depuis la promulgation de notre législation actuelle, divers intérêts nouveaux ont été créés, plus d'une coutume commerciale est changée, et il y a plus d'une lacune à combler, parce qu'il était impossible de prévoir, à l'époque de la mise en vigueur du Code, quels auraient été les genres d'affaires qui existent aujourd'hui; on peut aussi dire que plus d'un article du Code est suranné, car on doit se rappeler que cette législation a été élaborée il y a un demi-siècle. La navigation à vapeur et les chemins de fer n'ont-ils pas modifié considérablement la face des affaires. Rien ne règle spécialement ces deux puissants moyens de transport et de communication. Les différences d'opinion qui surgissent sur le sens à donner à tel ou tel article est aussi un mal, et le commerce, ennemi de toute espèce de procès, regrette toujours ces diverses interprétations judiciaires, car souvent elles donnent lieu à des lenteurs et à des frais considérables; le commerce désire des lois claires et à la portée de cette classe importante de nos concitoyens, dont tous les instants sont absorbés par la défense de leurs propres intérêts, et pour sauvegarder leurs capitaux.

Déjà un titre important, celui des faillites a été changé.

Entrant dans quelques détails pour appuyer l'opinion d'une révision du Code, ne pourrait-on pas citer le nombre des jugements qui ont été rendus et les auteurs qui ont écrit sur le sens à donner au mot *commerçant*. Les Sociétés anonymes, en commandite et en nom collectif, leurs dissolution et liquidation n'ont-elles pas donné lieu à plus d'un procès et peut-être à plus d'une interprétation en sens divers? La législation des agents de change et des courtiers ne

doit-elle pas être modifiée à la demande même des intéressés? Peut-on encore admettre dans le XIX<sup>me</sup> siècle ces sortes de privilèges, question importante à examiner. Les lettres de change et les billets à ordre n'ont-ils pas aussi donné lieu à plus d'une interprétation différente? Les articles qui règlent la responsabilité des commissionnaires sont-ils suffisants? Pour le commerce maritime en général, il y a aussi beaucoup à modifier; entre autres, les engagements et le licenciement des matelots sont-ils réglés sur le Code ou sur les lois antérieures? N'a-t-on pas vu à ce sujet surgir des procès, qui sont toujours regrettables; le Code met à charge des navires la guérison des matelots et, depuis la loi du 21 juillet 1844, n'est-elle pas intervenue pour forcer les propriétaires des navires à payer 1 p. % du montant des gages de l'équipage au profit de la caisse de secours et de prévoyance établie en faveur des marins? n'y a-t-il pas là une question à examiner, à savoir si cette caisse ne doit pas prendre le lieu et la place de l'armateur, car cette taxe ne peut et ne doit être payée gratuitement par ceux-ci. La question des assurances et celle des avaries présentent plus d'une lacune; il est nécessaire de rendre à cet égard les articles du Code plus clairs. Certains assureurs ne déduisent-ils pas, peut-être d'une manière arbitraire, des pertes maritimes, les sommes qu'ils sont tenus de payer? Un autre objet relatif aux assurances est celui de la classification des navires, classification qui devrait se faire, non pas par les agents des intéressés, mais par des experts nommés par une autorité indépendante. Aucun article sur les assurances contre l'incendie ne figure dans le Code actuel; une législation complète pour le transport des émigrants trouverait en partie sa place dans le Code; beaucoup d'armements se faisait maintenant en participation, il convient aussi de régler cette matière.

Ce court résumé des changements à faire au Code démontre assez la nécessité de les mettre à l'étude; la commission engage donc le Gouvernement à s'occuper de cette question le plus tôt possible, en nommant une commission mixte composée de jurisconsultes et de négociants.

Déjà, en 1826, cette nécessité a été reconnue. A cette époque un nouveau Code fut élaboré; depuis, la Néerlande a mis en vigueur, en 1848, son Code modifié, qui maintenant satisfait à tous les besoins de l'époque.

En Angleterre, le Parlement a aussi voté, le 10 août 1854, *The merchant shipping act*, une législation pour consolider et amender les lois relatives à la marine marchande. Ce nouveau bill contient 548 articles et se compose de :

TITRE 1. Des attributions et des fonctions du *board of trade*.

- 2. Des navires britanniques; leurs armateurs; comment on établit le tonnage; des lettres de mer; des formalités pour le transfert et la vente des navires, les donner en garantie; actes de propriété, etc.
- 3. Tout ce qui a rapport aux marins; institution des commissions locales pour l'examen des officiers; examen obligatoire et certificats de capacité pour ces derniers; engagement et licenciement des matelots, le paiement des gages, désertion, crimes, etc.
- 4. Les moyens pour éviter des rencontres et accidents; comment certains bateaux à vapeur doivent être construits; moyens de sauvetage; surveillance pour les steamers transportant des voyageurs, etc.
- 5. Pilotage.

**TITRE 6. Service des phares , fanaux , bouées , etc.**

- 7. Comment certains fonds provenant de la navigation doivent être employés.
- 8. Échouement et sauvetage des navires et des marchandises ; cours d'amirauté et leur juridiction ; garantie pour l'achat des objets nécessaires pour l'équipement des navires, etc.
- 9. En quoi consiste la responsabilité des armateurs.
- 10. Moyens de procédure.
- 11. Diverses autres questions secondaires relatives à la marine marchande.

Les détails qui précèdent démontrent l'importance que le Gouvernement britannique attache à modifier les lois, du moment que les besoins l'exigent et que les circonstances changent, et que son intention est de les rendre aussi complètes que possible ; en Angleterre le *board of trade*, qui dirige tout ce qui est relatif au commerce, à la navigation et à la marine marchande, n'a aucun rapport avec la marine militaire : c'est un département civil et commercial ; toutes les questions y sont traitées et examinées de la manière pratique et comme le négociant le désire, au point de vue purement commercial ; ne serait-il pas à désirer et bien utile même pour tous les autres pays, de voir introduire chez eux ce même système d'administration.

Après avoir, par quelques mots, développé l'opinion de l'opportunité d'une révision du Code de commerce, la commission, revenant à l'objet principal de la discussion, propose à la Chambre l'adoption de l'art. 216, tel qu'il a été rédigé de concert avec le Gouvernement.

*Le Rapporteur,*

**JEAN VAN ISEGHEM.**

*Le Président,*

**J.-FRANS LOOS.**

---

**PROJET DE LOI.**

---

**ARTICLE UNIQUE.**

L'art. 216 du Code de commerce est remplacé par la disposition suivante :

**ART. 216.**

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est, en même temps, capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

L'abandon est déclaré par un acte authentique.

Si le propriétaire ou les copropriétaires ont fait assurer leur intérêt dans le navire ou dans le fret, leur recours contre l'assureur ne sera pas compris dans l'abandon.

---

## ANNEXES.

## ANNEXE A.

Anvers, le 9 décembre 1854.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par les lettres que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser en date du 22 novembre et du 4 décembre (*Indicateur E*, n° 7274), vous nous communiquez, pour examen et avis, des observations auxquelles a donné lieu le projet de loi modifiant les articles 216, 234 et 298 du Code de commerce.

La disposition portant que la responsabilité des propriétaires de navires, pour tous les faits de leur capitaine, de quelque nature qu'ils soient, cesse par l'abandon du navire et du fret, est admise sans difficulté; mais il n'en est pas de même de celles modifiant les droits des chargeurs, lorsque le capitaine se trouve obligé, dans un port de relâche, de faire vendre des marchandises ou d'emprunter à la grosse sur leur valeur, pour subvenir aux réparations du navire. On est d'opinion que la disposition nouvelle, portant que l'affrètement ou le chargeur unique peut alors retirer sa marchandise, en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé, serait trop défavorable pour les armateurs, et qu'il serait préférable de maintenir, pour ces cas exceptionnels, la règle générale stipulée par l'art. 293 du Code de commerce, portant que le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage, est tenu de payer le fret entier.

Le changement de législation, en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires est urgent, attendu qu'il a été jugé par la Cour de cassation que, dans certaines circonstances, cette responsabilité est illimitée; et qu'un pareil état de choses, en plaçant l'armateur dans le danger permanent de perdre, par le fait de son capitaine, des sommes dépassant de beaucoup la valeur du bâtiment et du fret, sans pouvoir se faire assurer contre ce risque éventuel, est très-préjudiciable au développement de la navigation nationale. C'est une réforme que notre Chambre sollicite vivement depuis plusieurs années, et dont la nécessité est comprise dans toutes nos villes maritimes.

Les autres dispositions de la loi française du 14 juin 1841 relatives aux droits respectifs de l'armateur et des chargeurs, en cas d'événements donnant lieu à vendre ou à engager des marchandises, sont d'un intérêt accessoire; et l'expérience vient prouver qu'elles ne rencontrent pas une adhésion unanime.

Ces dispositions, d'ailleurs, se rattachent à un ensemble de changements de la législation actuelle en ce qui concerne principalement l'assurance du fret et du bénéfice espéré; leur examen peut donc sans inconvénient être ajourné

jusqu'à l'époque où un travail complet sur ces diverses questions pourra être soumis à la Législature.

Par ces motifs, nous pensons qu'il convient de retrancher du projet de loi les modifications proposées aux articles 234 et 298 du Code de commerce, et de se borner pour le moment à adopter la disposition de la loi française modifiant l'art. 216 du même Code.

Agréé, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS :

*Le Secrétaire,*

Paul DIERCKSENS.

*Le Président,*

CATEAUX - WATTEL.

#### ANNEXE B.

Anvers, le 10 février 1855.

MONSIEUR LE MINISTRE.

En réponse à vos dépêches du 20 janvier n°  $\frac{8075}{7271}$  et du 5 février (mêmes n°), relatives au projet de loi sur la responsabilité des propriétaires de navires, nous avons l'honneur de vous communiquer notre avis sur les divers points soumis à notre examen.

Il s'agit aujourd'hui de savoir si, à l'art. 216, tel que la rédaction en a été arrêtée, il ne conviendrait pas d'ajouter trois paragraphes de la loi hollandaise sur cette matière.

Le premier paragraphe est ainsi conçu :

« Cet abandon (du navire) sera déclaré dans un acte par-devant notaire. »

Nous pensons que cette disposition est inutile, et que mieux vaut laisser au propriétaire du navire et aux copropriétaires, s'il y a lieu, le droit de faire cet abandon dans la forme et de la manière qui leur paraîtra le mieux sauvegarder leurs intérêts.

L'intervention forcée d'un notaire présente, dans la pratique commerciale, des difficultés et occasionne des frais qu'il n'est pas nécessaire de multiplier sans motif sérieux.

Or, où donc se trouve ici le besoin pressant de la forme authentique? Nous concevons sans peine qu'en Hollande où les parts dans les navires se divisent à l'infini, où un nombre considérable d'associés peuvent venir à un moment donné, jeter de la perturbation dans un armement maritime, nous concevons, disons-nous, que, dans un pareil état de choses, les précautions de la loi soient

minutieuses, afin de protéger utilement des intérêts que leur multiplicité expose à s'entre-choquer plus facilement. Mais en Belgique où, même en cas de division dans la propriété d'un navire, il n'y a guère au delà de deux ou trois cointéressés, ces formalités sont complètement inutiles, et il n'est nulle nécessité d'en surcharger la loi et le commerce.

C'est ce motif également qui nous fait considérer comme sans objet le deuxième paragraphe que vous nous indiquez de la loi hollandaise, ainsi conçu :

« Chaque copropriétaire sera libéré de sa responsabilité par l'abandon de sa part dans la forme ci-dessus. »

Vous faites d'ailleurs, Monsieur le Ministre, observer avec raison que les mots « *tout propriétaire* » qui commencent l'art. 216 impliquent évidemment aussi le copropriétaire.

Quant au troisième paragraphe, nous croyons utile de l'annexer à notre art. 216. Il est ainsi rédigé dans la loi hollandaise : « Si le propriétaire ou les » copropriétaires ont fait assurer leur intérêt dans le navire ou dans le fret, » leur recours contre l'assureur ne sera pas compris dans l'abandon. »

Déjà la Chambre, dans sa dépêche du 2 septembre 1849, annexée au projet de loi, avait mentionné cette conséquence comme évidente ; car le contrat d'assurance est une chose conclue entre tiers, dans laquelle le chargeur n'a absolument rien à voir.

Il peut donc être utile, quoique ce principe puisse paraître de droit commun, de l'énoncer dans la loi, afin d'éviter tout doute à cet égard.

Recevez, etc.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS :

*Le Secrétaire,*

LÉON VERCKEN.

*Le Président,*

NOTTEBOHM.

