

(1)

(N^o 178.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MAI 1855.

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

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi portant des modifications à l'art. 216 du Code de commerce, s'est réunie deux fois pour délibérer sur les amendements présentés par l'honorable M. Sinave.

Par son premier amendement, ce membre propose de substituer au § 2 du projet le § 2 de l'art. 216 du Code actuellement en vigueur, en le faisant précéder des mots : *dans tous les cas*; ainsi, le § 2 serait rédigé comme il suit :

Dans tous les cas, la responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret.

Par les développements qu'il a donnés, M. Sinave admet le principe du Gouvernement, que, dans aucun cas, l'armateur ne peut être responsable au delà de la valeur du navire et du fret; ainsi, à ce sujet, il n'y a aucune divergence d'opinion.

C'est sur la rédaction seule qu'une différence existe.

Cet amendement a été combattu au sein de la commission, entre autres par M. le Ministre de la Justice, qui a invoqué le texte de la loi française votée en 1841 et la discussion qui a eu lieu à cette époque à la Chambre des Députés. Il a été rejeté par trois voix contre une.

La majorité de la commission a pensé que la rédaction du Gouvernement était préférable et plus en harmonie avec les changements introduits par le pre-

(1) Projet de loi, n^o 14.

Rapport, n^o 141.

Amendements, n^o 157.

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

mier paragraphe dans l'art. 216; ces changements consistent en ce que les mots : *et tenu des engagements contractés par ce dernier* ont été ajoutés par le nouveau projet au premier paragraphe de l'article encore actuellement en vigueur; il est donc plus convenable de dire dans le paragraphe suivant : *qu'il peut s'affranchir des obligations ci-dessus*, que d'insérer dans le projet : *dans tous les cas la responsabilité cesse*, etc.

Il est toujours désirable de rendre les lois aussi claires et aussi nettes que possible : plus les termes sont précis, moins on a de procès à redouter.

L'honorable M. Sinave propose, en outre, la suppression des §§ 3, 4 et 5 du projet. La commission fait d'abord observer que l'honorable membre s'est trompé en attribuant à son initiative la rédaction du § 3; il est, au contraire, l'œuvre du Gouvernement et se trouvait dans le projet primitif.

La commission a de nouveau examiné les trois derniers paragraphes du projet.

Quant au troisième paragraphe, elle trouve qu'il est nécessaire de spécifier dans la loi que le capitaine, qui est en même temps propriétaire ou copropriétaire, ne peut pas avoir la faculté de se libérer des obligations contractées par lui relativement au navire et à l'expédition, en faisant l'abandon du navire et du fret; cette exception est une garantie de plus pour ceux qui prêtent de l'argent à la grosse aventure, ou qui ont à contracter d'autres affaires avec les capitaines.

Ce paragraphe n'apporte aucune innovation aux divers cas de responsabilité qui pèsent, suivant le Code actuellement en vigueur, sur les capitaines de navires; qu'ils soient propriétaires ou copropriétaires, ou uniquement commandants des bâtiments, ils se trouvent sous les diverses dispositions du Code et ils demeurent responsables pour tous les faits prévus par les lois. Quoique propriétaire, le capitaine a toujours une responsabilité pour les actes qu'il contracte comme commandant du navire.

Entre l'armateur absent et le capitaine agissant au dehors, il existe une grande différence; il y a des raisons suffisantes pour limiter, par le projet, la responsabilité du premier, tandis que celle qui pèse sur les capitaines, en vertu de nos lois existantes, doit être maintenue.

Un membre de la commission propose de rédiger le troisième paragraphe comme il suit :

« Toutefois, la faculté de se libérer de ces obligations par l'abandon n'est » pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou » propriétaire du navire. S'il n'est que copropriétaire, le capitaine n'est res- » ponsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au » navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt. »

Cette nouvelle rédaction a été admise par M. le Ministre de la Justice et par la commission.

Une discussion s'est engagée au sujet de la proposition de supprimer le § 4, qui prescrit de déclarer l'abandon par acte authentique. Ce paragraphe a été introduit dans le projet par la commission. Tout en maintenant l'opinion que, pour être libéré, un acte doit être posé, la commission, après un nouvel examen, a trouvé qu'il convient de laisser à cet égard toute latitude aux intéressés, qui agiront partout suivant les lois en vigueur. D'un autre côté, les cas d'abandon sont rares, et comme ils sont toujours la conséquence de faits malheureux, et que, de plus, il se peut aussi que les intéressés au chargement soient absents, l'armateur, pour régulariser sa position vis-à-vis de tous les intérêts

engagés dans l'expédition, agira toujours avec la plus grande circonspection, et aura soin de se mettre en règle. Dans la discussion, M. le Ministre de la Justice a ajouté que si, d'un côté, il était désirable que, par la loi même, l'on soumit l'acte si important de l'abandon à quelques formes de solennité ou de publicité, lui assurant la certitude de date, de l'autre côté, une pareille prescription était de nature à rencontrer souvent des difficultés matérielles d'exécution, et à faire naître d'autres inconvénients.

A cette occasion, M. le Ministre a fourni à la commission les explications suivantes :

« Quant à la forme de l'abandon, elle n'est pas déterminée en France. Dalloz » enseigne que l'abandon peut donc être fait, soit par acte notarié signifié aux » créanciers, soit par exploit d'huissier, soit enfin par déclaration du proprié- » taire contenue dans les conclusions par lui prises pour repousser l'action en » exécution des engagements du capitaine.

» Exiger pour *tous les cas* la forme d'un acte notarié, serait aller trop loin ; » cela présenterait même un danger. Il arrivera plus d'une fois que l'acte devra » se faire en pays étranger, et là nos consuls peuvent recevoir les contrats » maritimes prévus par le Code de commerce, conformément à l'art. 12 de la » loi sur les consulats et la juridiction maritime.

» Peut-être ne faudrait-il pas même exclure la forme sous seing privé, telle » qu'elle est admise par le Code de commerce, dans certains cas, par exem- » ple, pour la vente du navire (art. 195), le louage (art. 273), etc.

» Le parti le plus prudent semble donc consister, au moins quant à présent, » à laisser au droit commun la solution de la difficulté, que les parties auront » d'ailleurs le plus grand intérêt à conjurer en rédigeant un acte en bonne et » due forme. »

La suppression du quatrième paragraphe a été votée par la Commission.

Il reste maintenant à examiner le dernier paragraphe, dont M. Sinave demande également la suppression; il se fonde sur ce que le contrat d'assurance est un acte entre tiers tout à fait étranger à l'acte d'abandon, et que, de plus, l'art. 347 du Code de commerce défend d'assurer le fret.

Effectivement, cet article déclare que l'assurance est nulle si elle a pour objet le fret *des marchandises existantes à bord du navire*, mais en pratique il est d'usage que les armateurs font assurer le fret; ces risques sont acceptés aussi bien par les compagnies belges que par les assureurs étrangers, et dans ces cas, on insère dans les polices que l'assurance est faite par dérogation à l'art. 347 du Code; de telles assurances, placées uniquement sous la protection de la bonne foi, sont toujours exécutées avec la plus grande loyauté par les deux parties.

Le Gouvernement a lui-même approuvé l'assurance sur fret par l'adhésion qu'il a donnée, par un arrêté royal du 9 octobre 1849, aux statuts de la société anversoise d'assurances maritimes; l'article 1^{er} est rédigé comme il suit : « L'ob- » jet de cet établissement sera d'assurer contre les risques de mer et de naviga- » tion intérieure, et au besoin contre ceux de la guerre; tous les navires, sous » quelque pavillon qu'ils puissent être, leurs cargaisons, *leurs frets*, ainsi » que les prêts à la grosse. »

Un fret ne peut pas non plus être considéré entièrement comme un bénéfice à faire; il est en grande partie la compensation des frais d'armement; ainsi, avant

le départ du navire la moitié du fret est acquise ; celui qui rompt le voyage et le chargeur qui retire ses marchandises avant le départ ne sont-ils pas obligés de payer la moitié du fret ?

La loi déclare nulle l'assurance faite sur le fret des marchandises existantes à bord du navire : or, n'arrive-t-il pas quelquefois qu'un bâtiment est affrété pour se rendre sur lest dans un port étranger afin d'y prendre un chargement ? au voyage de sortie il n'y a naturellement aucune marchandise à bord du navire ; cependant l'armateur fait des frais considérables pour arriver au port de chargement : lui serait-il défendu d'assurer une partie du fret ? le Code ne déclare nulle que l'assurance du fret des marchandises existantes à bord.

D'un côté, le Gouvernement a annoncé à la Chambre, dans une de nos dernières séances, qu'il s'occuperait de la révision si nécessaire du Code de commerce, et, d'un autre côté, il convient peut-être de ne pas insérer dans une loi, bien qu'en pratique l'usage en soit généralement admis, l'assurance du fret des marchandises, une disposition contraire au Code ; la commission a préféré une formule générale ; d'accord avec le Gouvernement, elle a adopté une nouvelle rédaction qui formera le § 4.

« Le recours du propriétaire ou des copropriétaires contre leurs assureurs » ne sera pas compris dans l'abandon. »

Le Rapporteur,
JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,
J.-FRANS LOOS.

PROJET DE LOI.

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 se libérer de ces obligations par l'abandon n'est pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. S'il n'est que copropriétaire, le capitaine n'est responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

Le recours du propriétaire ou des copropriétaires contre leurs assureurs ne sera pas compris dans l'abandon.
