

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JANVIER 1890.

Modifications au § 2 de l'article 568 du Code de commerce.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

La sécurité est une des bases du commerce et surtout du crédit. La modification que nous vous proposons d'apporter à l'article 568 de la loi sur les faillites a pour but de mettre à l'abri de tout risque de revendication le négociant qui, de bonne foi, achète une marchandise sous voiles et la paie contre remise du connaissement; le banquier qui, de bonne foi, prête des capitaux contre remise de ce connaissement.

Le Code de commerce accorde au vendeur de marchandises expédiées et non payées le droit de les revendiquer lorsqu'elles sont encore en route au moment où son acheteur est déclaré en faillite. Cette règle est tempérée par l'exception qui forme l'article 578 de ce Code : « Elles ne pourront être revendiquées si, avant leur arrivée, elles ont été vendues sans fraude sur factures et connaissements ou lettres de voiture. » Lors de la revision du livre III, relatif aux faillites, en France en 1838, en Belgique en 1834, on ajouta au texte de l'ancien article 578 les mots « signés par l'expéditeur ». La rédaction nouvelle, devenue le second paragraphe de l'article 568 de la loi de 1834, est ainsi conçue : « Néanmoins, la revendication ne sera pas recevable si, avant leur arrivée, les marchandises ont été vendues sans fraude, sur factures et sur connaissements signés par l'expéditeur. »

Le deuxième rapport supplémentaire de la Commission de la Chambre justifie ce changement en ces termes : « Le § 2 remplace l'article 578 du Code actuel, auquel la Commission a ajouté, comme l'a fait la loi française, la condition de la signature de l'expéditeur. C'est une garantie de plus en faveur de l'expéditeur; car, aussi souvent qu'il n'aura pas signé les pièces énumérées dans ce paragraphe, le failli se trouvera dans l'impossibilité de vendre légalement. » (Maertens, n° 857.)

A son tour, la Commission du Sénat s'exprime ainsi : « Une fois à destination, comme les marchandises peuvent servir à induire en erreur et exciter la confiance par des apparences trompeuses, le droit de revendication cesse. Il en est de même lorsqu'elles sont sans fraude vendues par l'acheteur avant l'arrivée. Le droit du revendiquant est anéanti par le droit plus respectable du tiers qui a acheté de bonne foi. Cependant, il reste à l'expéditeur un moyen d'écartier le péril de la vente des marchandises avant leur arrivée dans les magasins de l'acheteur : c'est de ne pas signer la facture, le connaissement ou la lettre de voiture. Le tiers, averti par l'absence de signature, sait alors les risques qu'il encourt en achetant et se soumet volontairement à l'éventualité de la revendication. Réduite à ces proportions, la revendication paraît présenter des avantages qui compensent largement les rares inconvénients qu'elle peut susciter. » (Maertens, n° 858.)

La compensation d'inconvénients et d'avantages que suppose la Commission du Sénat est de moins en moins une vérité. Il devient de plus en plus rare que les marchandises expédiées des pays lointains soient vendues avant leur départ. L'expéditeur d'une cargaison de riz venant des Indes ou de la Chine, d'une cargaison de blé venant de San-Francisco ou d'Australie, donne pour instructions au capitaine du navire de se rendre à l'un des ports de la côte anglaise pour y prendre les ordres de son correspondant de Londres chargé de vendre la cargaison. La marchandise est vendue et souvent revendue plus d'une fois pendant qu'elle est sous voiles. A l'arrivée du navire à la côte, le dernier acheteur indique au capitaine, par l'entremise du correspondant de l'expéditeur, le port du Royaume-Uni ou du continent, entre Le Havre et Hambourg, où il doit se rendre pour débarquer sa cargaison.

L'expéditeur peut n'être pas payé si son correspondant a fait crédit au premier acheteur, il peut n'être payé que partiellement, il peut l'être en traites dont l'échéance est postérieure à l'arrivée du navire; le premier acheteur, nanti du connaissement que lui a remis le correspondant de l'expéditeur, revend lui-même, endosse le connaissement à son acheteur et touche le prix de la revente. Le navire arrive; mais, dans l'intervalle, le premier acheteur est tombé en faillite. Est-il équitable, est-il de l'intérêt du commerce que l'expéditeur puisse revendiquer la marchandise au détriment du second acheteur, qui l'a payée contre remise du connaissement?

S'il était loisible à l'expéditeur de joindre au connaissement une facture signée de lui, on concevrait que la présence ou l'absence de ce document pût être un indice fourni par l'expéditeur au second acquéreur du paiement ou du non-paiement de la marchandise par le premier acquéreur; mais l'expéditeur n'a pas le choix : il lui est impossible de joindre au connaissement une facture signée de lui. On en est donc réduit à sacrifier l'intérêt de l'expéditeur ou celui du second acquéreur. Impossible d'hésiter entre eux : l'expéditeur est libre de prendre toutes les précautions que la prudence lui suggère, de choisir son acheteur, d'exiger le paiement comptant ou d'imposer des garanties équivalentes; le second acquéreur, à qui l'on présente le connaissement, c'est-à-dire le titre représentatif de la marchandise, celui qui donne le droit d'exiger sa délivrance, accepte ce titre en toute confiance; il doit pouvoir l'accepter en toute sécurité.

Nous vous proposons, en conséquence, de revenir sur l'innovation admise en 1851. A cette époque, elle pouvait présenter plus d'avantages que d'inconvénients; aujourd'hui, elle produit bien plus d'inconvénients que d'avantages.

Nous supprimons même toute facture. A quoi bon en maintenir une, si ce n'est celle de l'expéditeur? Sera-ce celle de son correspondant de Londres ou celle de l'acquéreur qui, dans la filière des reventes, précède l'acquéreur final? Le titre représentatif de la marchandise est le connaissement: il doit suffire si le détenteur est de bonne foi.

Ajoutons que la revision de la partie du Code de commerce relative au commerce maritime a supprimé l'obligation du chargeur de signer les connaissements; le capitaine doit seul le faire désormais. L'article 568 n'est plus en harmonie avec les règles du commerce maritime.

Il nous reste à justifier la seconde partie de notre proposition.

« Le revendiquant devra respecter les droits du créancier gagiste saisi par un connaissement ou une lettre de voiture. »

Trois opinions se sont formées au sujet des rapports entre l'expéditeur revendiquant, et le créancier gagiste saisi de la cargaison sous voiles par un connaissement ou une lettre de voiture, conformément à l'article 2 de la loi du 5 mai 1872 sur le gage commercial.

La Cour d'appel de Bruxelles a rendu, les 5 mars et 25 juillet 1886 (*Pasicrisie*, 1886, II, 425 et 429), deux arrêts refusant d'appliquer au nantissement le second paragraphe de l'article 568 de la loi sur les faillites. Ces arrêts confirment deux jugements du tribunal de commerce d'Anvers et en adoptent, sur ce point, les motifs. « Il est illogique, portent ces jugements, de conclure de la vente au nantissement par la règle: Qui peut le plus, peut le moins! puisque le nantissement, par la facilité qu'il donne à l'acheteur de frustrer les droits du vendeur non payé, porte une atteinte beaucoup plus grave au principe de la revendication que la faculté de vendre, qui est de l'essence commerciale. »

M. Namur (n° 2046) critique ces arrêts: Si le revendiquant doit respecter la vente, à plus forte raison, d'après lui, doit-il respecter le gage. MM. Boistel (n° 1008), Lyon-Caen et Renault (n° 3025) partagent ce sentiment et le tribunal de commerce d'Anvers, par un jugement du 30 mars 1885 (*Jurisprudence du port d'Anvers*, 1885, I, 235), s'est rallié à leur avis: « Attendu, y est-il dit, que, d'après les principes généraux du droit, le failli contre lequel le vendeur impayé exerce la revendication, n'en est pas moins devenu propriétaire irrévocable de la marchandise dès l'achat et, par conséquent, peut concéder sur cet objet tous les droits qu'il veut et qui seront valablement acquis par les tiers, ses cocontractants, pourvu qu'ils aient agi sans fraude; le second paragraphe de l'article 578 ne fait donc que consacrer un principe de droit commun, dont l'application doit être étendue à tous les cas semblables. »

La Cour d'appel de Bruxelles a persisté dans sa jurisprudence et, le 24 décembre 1885 (*Pasicrisie*, 1886, II, 120), elle a réformé ce jugement. « L'article 568, § 2, porte l'arrêt, n'interdit la revendication qu'en cas de

revente; l'achat et la vente étant de l'essence du commerce, on comprend que le législateur n'ait pas voulu entraver ces opérations en permettant la revendication de marchandises dont la propriété aurait été transférée par le failli à un acheteur de bonne foi; mais rien, dans la loi, n'autorise à étendre cette disposition au cas où la marchandise est constituée en gage et où la propriété a continué à en appartenir à l'acheteur failli. »

A côté de ces deux opinions s'en est produite une troisième, qui sauvegarde les intérêts du créancier gagiste sans faire appel à l'article 568 de la loi des faillites. La loi du 5 mai 1872 sur le gage commercial reconnaît la validité du gage établi conformément aux modes admis en matière de commerce pour la vente de choses de même nature; elle répute nanti le créancier « saisi par un connaissement ou une lettre de voiture ». Cette dernière disposition est la reproduction textuelle de l'article 92 du Code de commerce révisé par la loi française du 23 mai 1865.

Le conflit, au moins apparent, qui se produit entre cette disposition et l'article 576, § 2, du Code de commerce français (art. 568, § 2, du Code belge) a été soumis à la cour de Douai; elle a, par un arrêt du 12 décembre 1874 (*Journal du Palais*, 1876, page 115), fait prévaloir la disposition spéciale au gage : « Vainement, dit la cour de Douai, les appelants soutiennent que la revendication qu'ils entendent exercer ne pourrait être repoussée qu'autant que le gage aurait été conféré conformément à l'article 576, § 2, du Code de commerce sur factures et connaissements ou lettres de voiture signées des expéditeurs; il faut combiner cette disposition avec l'article 92 du même Code : aux termes de ce dernier article, le créancier gagiste est valablement saisi par un connaissement ou une lettre de voiture; la loi n'exige rien de plus pour établir son privilège. » M. Labbé, par des annotations écrites au pied de cet arrêt dans le *Journal du Palais*, se rallie à ces conclusions : « L'article 576, dit-il, n'est pas à consulter pour la solution de la question. » L'annotateur du *Recueil périodique de Dalloz* (1876, I, 113), au contraire, critique la décision que nous venons de rapporter.

La cour de Liège s'est prononcée le 50 juillet 1881 (*Pasicrisie*, 1882, II, 167), dans le même sens que la cour de Douai : « Aux termes de l'article 2 de la loi du 5 mai 1872, le créancier gagiste, saisi du simple connaissement, est réputé, envers les tiers, en possession du gage commercial; en ne créant pas d'exception, cette loi déroge à l'article 568 de la loi du 18 avril 1831. »

Ces incertitudes de la jurisprudence nuisent au commerce et au crédit : notre proposition a pour but de les faire cesser. La loi de 1872 sur le gage commercial doit rester une vérité; le banquier qui ouvre un crédit au négociant, contre remise de connaissements, doit trouver dans ce gage une complète sécurité. Il peut prendre la précaution de se faire remettre tous les connaissements délivrés par rapport à la marchandise, il ne peut exiger une facture de l'expéditeur quand l'emprunteur lui déclare qu'il n'en existe pas et que les usages du commerce rendent cette déclaration très vraisemblable.

Nous espérons que la Chambre fera bon et prompt accueil à nos propositions.



PROPOSITION DE LOI.

ARTICLE UNIQUE.

Le paragraphe 2 de l'article 368 du Code de commerce est modifié comme suit :

Néanmoins la revendication ne sera pas recevable si, avant leur arrivée, les marchandises ont été vendues sans fraude, sur connaissements ou lettres de voiture.

Le revendiquant devra respecter les droits du créancier gagiste saisi par un connaissement ou une lettre de voiture.

V. JACOBS.

JEAN DE WINTER

E. COREMANS.

DE DECKER.

EUGÈNE MEEUS.