

(N^o 65.)

SÉNAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1877-1878.

Projet de Loi portant révision du Code de commerce.

(Voir les Nos 237 et 238, session 1874-1875, 28 et 83, session 1877-1878,
de la Chambre des Représentants.)

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Code de commerce.

LIVRE II.

TITRE I^{er}.

Des navires et autres bâtiments de mer.

ART. 1.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles; néanmoins, ils peuvent être hypothéqués.

ART. 2.

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

L'acte est transcrit en entier sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. Jusque-là il ne peut être opposé aux tiers qui auraient contracté sans fraude.

ART. 3.

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'ils passent, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

ART. 4.

Sont privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

1° Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

2° Les droits de navigation établis conformément à la loi, ainsi que les frais de remorquage ;

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux ;

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son entrée dans le port ;

6° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime pour le dernier voyage ;

7° Les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage, employés depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage, quel que soit le mode de rémunération de leurs services ;

8° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

9° Les sommes dues aux créanciers, pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué ;

10° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage ;

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe à concurrence seulement de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée ;

11° Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré ;

12° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage, quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année, quand l'assurance est faite à l'année ;

13° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage ;

14° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage ;

15° Les sommes dues au vendeur du navire pour son prix.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

ART. 5.

Le privilège accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les juges ou tribunaux compétents ;

2° Les droits de navigation et autres, par les quittances légales des receveurs ;

3° Les créances désignées par les n^{os} 3, 4 et 5 de l'article 4 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce ;

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement, arrêtés dans les bureaux du commissaire maritime ;

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts ;

6° Les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ ;

7° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction des navires et les avances faites pour sa construction, par tous les moyens de preuve prévus par l'article 25 de la loi du 15 décembre 1872 ;

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances ;

9° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties et approuvés par le président du tribunal de commerce ;

10° La vente du navire par un acte ayant date certaine est rendue publique par inscription sur les registres du conservateur des hypothèques.

ART. 6.

Les privilèges des créanciers seront éteints indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

Par la vente en justice faite dans les formes établies par la loi ;

Ou par la vente volontaire transcrite conformément à l'article 2 publiée dans un des journaux d'Anvers, de Gand et dans ceux du port d'armement et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur.

Néanmoins, les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

TITRE II.

Des propriétaires de navires et des équipages.

CHAPITRE I^{er}.

Des propriétaires de navires.

ART. 7.

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 de ces obligations par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de se libérer 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.

ART. 8.

Le propriétaire peut congédier le capitaine.

Il n'y a pas lieu à indemnité s'il n'y a convention par écrit.

ART. 9.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

ART. 10.

L'armateur qui est copropriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

ART. 11.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur.

CHAPITRE II.

Des équipages.

SECTION I. — DU CAPITAINE.

§ 1. — *Des droits et devoirs du capitaine.*

ART. 12.

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, mêmes légères, dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 13.

Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme connaissement.

ART. 14.

Il appartient au capitaine de former l'équipage du navire et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsque ceux-ci seront sur les lieux ou qu'ils y seront représentés par des fondés de pouvoir.

ART. 15.

Le capitaine tient un registre coté et parafé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le bourgmestre ou échevin dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient :

Les résolutions prises pendant le voyage ;

La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

ART. 16.

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine.

ART. 17.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord:
L'acte de propriété du navire;
Les lettres de mer;
Le rôle d'équipage;
Les connaissements;
Les procès-verbaux de visite;
Les acquits de payement ou à caution des douanes.

ART. 18.

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

ART. 19.

En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

ART. 20.

Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

ART. 21.

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

ART. 22.

Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoir sont sur les lieux, le capitaine ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

ART. 23.

Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte, même hypothécairement, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

ART. 24.

Si pendant le cours du voyage, il y a nécessité de pourvoir à des réparations, achats de victuailles ou autres besoins pressants du navire, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en Belgique par le tribunal de commerce, ou, à défaut par le juge de paix, chez l'étranger par le consul ou le vice-consul, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau ou sur le chargement, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fait mention sur le registre de bord.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

L'affrèteur unique ou les chargeurs divers qui sont tous d'accord peuvent s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret à proportion de ce que le voyage est avancé ou leur quote-part dans les avaries.

A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, ceux qui veulent user de la faculté du déchargement sont tenus du fret entier sur leurs marchandises.

ART. 25.

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger pour revenir en Belgique, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement; le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

ART. 26.

Le capitaine qui aura sans nécessité pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

ART. 27.

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire, sans un pouvoir spécial des propriétaires.

ART. 28.

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affrêteurs.

ART. 29.

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut prendre à bord aucune marchandise pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

ART. 30.

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, le capitaine est privé de sa part dans le profit commun sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 31.

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

ART. 52.

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

Le lieu et le temps de son départ,

La route qu'il a tenue,

Les hasards qu'il a courus,

Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

ART. 53.

Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix du canton.

Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

ART. 54.

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de Belgique, de lui faire un rapport et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ; l'état et la nature de son chargement.

ART. 35.

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port belge, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de Belgique, ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

ART. 36.

Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter, en Belgique, devant le juge du lieu, ou, à défaut, devant toute autre autorité civile; à l'étranger, devant le consul de Belgique, ou, à son défaut, devant le magistrat du lieu, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

ART. 37.

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

ART. 38.

Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport.

ART. 39.

Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre commun, à la charge de leur en payer la valeur.

§ 2. — *Du connaissement.*

ART. 40.

Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité des objets à transporter.

Il indique :

Le nom et le domicile du chargeur;

Le nom et le domicile du capitaine;
Le nom, la nationalité et le tonnage du navire;
Le lieu du départ et celui de la destination;
Les stipulations relatives au fret ;
Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.
Il exprime le nombre des exemplaires délivrés.
Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée.

ART. 41.

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment.

L'exemplaire du connaissement destiné au capitaine est signé par le chargeur ; les autres exemplaires sont signés par le capitaine.

Lorsqu'il y a plusieurs exemplaires pour celui à qui les marchandises sont adressées, chacun de ces exemplaires énonce s'il est fait par 1^{er}, par 2^e ou par 3^e, etc.

Le connaissement doit être signé dans les vingt-quatre heures du chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

ART. 42.

Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

ART. 43.

En cas de diversité entre le connaissement signé par le chargeur et ceux qui sont signés par le capitaine, chaque original fait foi contre la partie qui l'a signé.

ART. 44.

Le porteur du connaissement, même en vertu d'un endossement en blanc, a seul le droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine.

S'il est produit plusieurs exemplaires d'un connaissement, le capitaine doit s'adresser, en Belgique, au tribunal de commerce ; en pays étranger, au consul de Belgique ou au magistrat du lieu, pour faire nommer un consignataire auquel il fera la délivrance du chargement contre le paiement du fret.

ART. 45.

En cas de naufrage ou de relâche forcée, tout porteur d'un connaissement, alors même qu'il serait à personne dénommée, peut exercer tous les droits du chargeur, se faire délivrer la marchandise par le capitaine et en toucher le

produit, à la charge de fournir caution, et en se faisant autoriser, en Belgique, par le tribunal de commerce; en pays étranger, par le consul de Belgique ou le magistrat du lieu, qui prescrira telles mesures conservatoires des droits des tiers qu'il jugera convenables.

ART. 46.

Tout commissionnaire ou consignataire, qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

SECTION II. — DES MATELOTS ET GENS DE L'ÉQUIPAGE.

ART. 47.

Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties.

ART. 48.

Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, les matelots loués au mois reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus ; les matelots engagés au voyage, une somme correspondante à un mois de gage, d'après la durée présumée du voyage, à moins que cette durée présumée ne dépasse pas un mois, auquel cas ils sont payés en entier.

Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier au terme de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi et, en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent en outre leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou le commissaire maritime ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ.

ART. 49.

S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du Gouvernement avant le voyage commencé, il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.

ART. 50.

Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage:

Dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi;

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt;

Le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement.

ART. 51.

Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés ~~en~~^{au} voyage est augmenté à proportion de la prolongation.

ART. 52.

Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il ne leur est fait aucune diminution.

ART. 53.

Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même proportion que l'aurait été le fret.

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage.

ART. 54.

En cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, les matelots engagés au mois ou au voyage sont payés de leurs salaires jusqu'à la cessation de leurs services, et ont droit, en outre, au rapatriement, aux frais du navire, jusqu'au port où ils ont été engagés, ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente, à moins qu'il ne soit prouvé qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le bâtiment.

Dans ce dernier cas, il appartient aux tribunaux de statuer sur la réduction de salaire qu'ils ont encourue.

Les avances reçues ne sont pas remboursées.

ART. 55.

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

ART. 56.

De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

ART. 57.

Le matelot est payé de ses loyers, traité, pansé et rapatrié aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire. — Les salaires sont dus jusqu'à la fin du voyage pour lequel l'engagement a été contracté, à moins qu'il ne soit prouvé que le matelot a été rétabli avant cette époque et aurait pu rejoindre le navire ou se procurer un autre engagement.

ART. 58.

Le matelot est payé de ses loyers, traité, pansé et rapatrié aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates.

ART. 59.

Si la blessure ou la maladie a été occasionnée par la faute du matelot, ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à terre, les frais de pansement et de traitement sont à sa charge; il pourra même être congédié par le capitaine. Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

ART. 60.

En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ces loyers est dû, s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

ART. 61.

Le matelot fait prisonnier à bord est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris.

S'il est pris lorsqu'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, il a droit à l'entier payement de ses loyers.

ART. 62.

Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

L'indemnité est fixée à la totalité des loyers, et aux frais du retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut, dans aucun cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

ART. 63.

Le navire et les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage sont affectés, par privilège, aux loyers des matelots.

ART. 64.

Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rapatriement des matelots sont communes aux officiers et tous autres gens de l'équipage.

ART. 65.

Toutes les dispositions relatives aux salaires et au rapatriement sont d'ordre public.

Disposition commune aux deux sections précédentes.

ART. 66.

Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

En cas de contravention, l'article 88 sera appliqué sans préjudice a de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

TITRE III.

De la charte-partie ou du contrat de louage maritime.

CHAPITRE I^{er}.

De la nature et de la forme du contrat.

ART. 67.

Le contrat de louage maritime se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce. Les conditions qui ne sont pas déterminées par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux.

ART. 68.

Le louage d'un navire entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage; mais il ne peut être chargé dans la cabine ni dans les autres lieux réservés à l'équipage des marchandises par le capitaine, sans le consentement de l'affrèteur.

ART. 69.

Si le navire est frété à temps, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

ART. 70.

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au poids, au nombre ou à la mesure, à forfait ou à la cueillette.

ART. 71.

Le navire, les agrès et les appareils, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

CHAPITRE II.

Des effets du contrat.

SECTION I. — DES OBLIGATIONS DU FRÉTEUR.

ART. 72.

Le frèteur doit procurer à l'affrèteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention.

Si le navire est loué en totalité, quand même l'affrèteur ne lui donnerait pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrèteur.

L'affrèteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

ART. 73.

Le capitaine, qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur.

ART. 74.

N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

SECTION II. — DES OBLIGATIONS DE L'AFFRÈTEUR.

§ 1. — Règles générales.

ART. 75.

L'affrèteur est tenu de deux obligations principales : 1° d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé ; 2° de payer le fret convenu.

Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Il ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement ; si, dans ce cas, le navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette.

ART. 76.

Quand les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

ART. 77.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont

tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

ART. 78.

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le payement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

ART. 79.

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de payement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au payement de son fret.

ART. 80.

Le capitaine est préféré, pour son fret, et le remboursement des avaries, s'il y a lieu, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

ART. 81.

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le payement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

§ 2. — *Du retard dans l'arrivée à destination.*

ART. 82.

Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

ART. 83.

Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

ART. 84.

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

ART. 85.

Si le vaisseau est arrêté par une force majeure dans le cours de son voyage, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété à temps, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.

ART. 86.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

§ 3. — *Du cas où le chargement n'arrive pas à destination.*

ART. 87.

Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

ART. 88.

Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu de chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature.

ART. 89.

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement ; si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

ART. 90.

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

ART. 91.

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au

capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

ART. 92.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres, ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts du chargeur soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

ART. 93.

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements, sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires du navire par le § 2 de l'article 7.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ont été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

ART. 94.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affrèteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret est réglé ainsi qu'il est dit en l'article 97.

ART. 95.

Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affrèteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

ART. 96.

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

ART. 97.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû, si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et, si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

ART. 98.

Le capitaine qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination a droit à une indemnité qui, en cas de contestation, est réglée par les tribunaux.

CHAPITRE III.

Des avaries et de leur règlement.

ART. 99.

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément;

Tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement,

Sont réputés avaries.

ART. 100.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ART. 101.

Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières.

ART. 102.

Sont avaries communes : les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le bien et salut commun du navire et des marchandises.

Toutes autres avaries sont particulières.

ART. 103.

Sont toutefois considérées comme avaries communes, les dépenses de toute relâche effectuée à la suite de fortune de mer, qui mettrait le navire et la cargaison, si la navigation était continuée, en état de péril commun.

Si la relâche est motivée par une voie d'eau ou par d'autres avaries qui soient reconnues provenir du vice propre du navire ou d'une cause imputable au capitaine ou à l'équipage, les dépenses sont avaries particulières au navire.

Si la relâche est motivée par la fermentation spontanée ou par d'autres vices propres de la marchandise, toutes les dépenses sont avaries particulières à la marchandise.

ART. 104.

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le montant net du fret, au marc le franc de leur valeur.

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte.

ART. 105.

Le fret non payé ou payé d'avance et restituable ne contribue que pour la moitié de son montant brut.

ART. 106.

Les munitions de guerre et de bouche, les hardes et salaires des gens de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas à l'avarie commune; leur valeur sera payée par contribution sur tous les autres effets.

ART. 107.

Toute marchandise préservée contribue pour sa valeur nette au lieu de déchargement ou son produit net, déduction faite du fret à payer. Le fret payé d'avance et non restituable n'est pas déduit.

Les marchandises jetées ou sacrifiées sont remboursées pour leur valeur, fret compris à charge de payer le fret. Elles contribuent pour leur valeur, fret déduit, de la même manière que les marchandises préservées.

ART. 108.

La qualité des marchandises est constatée par la production des connaissements et des factures, s'il y en a.

Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées.

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées.

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

ART. 109.

Les effets dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés ; ils contribuent s'ils sont sauvés.

Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution ; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

ART. 110.

Le navire contribue pour sa valeur au lieu de déchargement.

ART. 111.

Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

ART. 112.

Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

ART. 113.

Les effets jetés ne contribuent, en aucun cas, au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité.

ART. 114.

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

Ils ne peuvent toutefois retenir les marchandises, si le destinataire donne caution pour le paiement de la contribution.

ART. 115.

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la

contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

ART. 116.

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit le procès-verbal du jet et des autres sacrifices faits, aussitôt qu'il en a les moyens. Le procès-verbal énonce les motifs qui ont déterminé le sacrifice, les choses sacrifiées, abandonnées, jetées ou endommagées. Il est signé du capitaine et des principaux de l'équipage, ou énonce les motifs de leur refus de signer. Il est transcrit sur le registre.

ART. 117.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans le procès-verbal.

ART. 118.

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port belge.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul de Belgique, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

ART. 119.

Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de Belgique, ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

TITRE IV.

Du transport des passagers par mer.

ART. 120.

Le passager ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder les droits résultant de la convention de transport.

ART. 121.

Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix du passage, s'il n'y a convention contraire.

Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires moyennant un juste prix.

ART. 122.

Le passager est réputé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire.

Le capitaine n'est point tenu du dommage survenu aux effets dont le passager a conservé garde, à moins que ce dommage n'ait été causé par le fait de l'équipage.

ART. 123.

Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.

ART. 124.

Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

ART. 125.

Le capitaine veille à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

ART. 126.

Le capitaine est tenu de se rendre directement, sauf convention contraire, au lieu de la destination du navire, à peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 127.

Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

ART. 128.

Le capitaine a droit à la moitié du prix du passage, si, avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat.

Il a droit au quart de ce prix, si le passager est dans l'impossibilité de s'embarquer par suite de décès, de maladie grave ou de force majeure. Il est, en outre, fait remise, dans ce cas, des frais d'entretien, s'ils sont compris dans le prix du passage.

(25)

ART. 129.

Le passager a droit à des dommages-intérêts et la résiliation du contrat pourra être prononcée, si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas eu lieu au jour fixé.

ART. 130.

Le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre, si le départ est empêché par l'interdiction de commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre force majeure.

ART. 131.

Le passager qui débarque volontairement durant le cours du voyage paye le prix entier.

Si le passager vient à mourir ou qu'il soit contraint, par maladie, de quitter le navire, le prix n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancée.

ART. 132.

Dans le cas où le navire n'arrive point à destination par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu.

ART. 133.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever le voyage sur un autre navire de même qualité.

TITRE V.

De l'hypothèque maritime.

ART. 134.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 135.

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

ART. 136.

L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou

son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit.

ART. 137.

L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 138.

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

ART. 139.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques à Anvers.

ART. 140.

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du conservateur des hypothèques 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 dont l'un peut être porté sur le titre présenté.

Ils contiennent :

- 1° Les nom, prénoms, profession 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 aux remboursements ;
- 5° Le nom, l'espèce et le tonnage 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 conservateur des hypothèques.

A défaut d'élection de domicile, toute signification et notification relatives à l'inscription, pourront être faites au procureur du Roi de l'arrondissement.

ART. 141.

Le conservateur 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, dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 142.

Entre les créanciers, l'hypothèque n'a de rang que du jour de l'inscription prise sur les registres du conservateur dans la forme et de la manière prescrites par la loi.

Tous les créanciers inscrits le même jour exercent en concurrence une hypothèque à la même date, sans distinction entre l'inscription du matin et celle du soir, quand cette différence serait marquée par le conservateur.

ART. 143.

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. 144.

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

La cession d'une créance inscrite, de même que la subrogation à un droit semblable, ne pourra être opposée aux tiers s'il n'est pas fait en marge de l'inscription mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire avec indication des noms, prénoms, professions et domicile des parties.

ART. 145.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt.

ART. 146.

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

ART. 147.

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

ART. 148.

Le conservateur des hypothèques 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. 149.

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.

L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypo-

thécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits; il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou partie n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

ART. 150.

Le nouveau propriétaire d'un navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 3 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;

2° Indication de la date du volume et du numéro de la transcription;

3° 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. 151.

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. 152.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze 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 du port d'armement pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 153.

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

ART. 154.

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

ART. 155.

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 ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie.

TITRE VI.

Du contrat à la grosse.

ART. 156.

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 ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer.

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, à défaut, par le magistrat du lieu.

ART. 157.

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. 158.

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. 159.

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. 160.

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. 161.

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. 162.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à l'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. 163.

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

ART. 164.

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 178 et 184, 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. 165.

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. 166.

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. 167.

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.

TITRE VII.

Des assurances maritimes.

SECTION I. — DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE SON OBJET.

ART. 168.

L'assurance peut avoir pour objet :

Le corps et quille du navire ;

Les agrès et apparaux ;

Les armements et victuailles ;

Le fret ;

Le prix de passage ;

Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime ;

Les marchandises du chargement ;

Le profit espéré des marchandises ;

Les loyers des gens de mer ;

Le bénéfice d'affrètement ;

Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations ;

Les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage ;

En général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions du livre 1^{er} relatives aux assurances sur la vie.

ART. 169.

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

ART. 170.

Tout effet, dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère, est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de Belgique, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

ART. 171.

Si la valeur des choses assurées n'est pas fixée dans le contrat, elle sera justifiée conformément aux dispositions de la section II du présent titre.

ART. 172.

Si le temps des risques n'est pas déterminé par le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès et appareils, de l'armement, des victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger et, s'il part sur lest, du moment qu'il commence à charger le lest ; 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 jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les transborder, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

A l'égard de toutes autres choses, la responsabilité de l'assureur commence et finit au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes.

ART. 173.

L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

ART. 174.

En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine, sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

ART. 175.

Tout homme de l'équipage et tout passager qui charge à bord des marchandises assurées en Belgique, est tenu d'en laisser un connaissement au lieu où le chargement s'effectue. En Belgique, ce connaissement est laissé au greffe du tribunal de commerce ; à l'étranger, entre les mains du consul belge, ou, à défaut, entre les mains du magistrat du lieu.

ART. 176.

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet les sommes empruntées à la grosse.

SECTION II. — DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.

ART. 177.

L'assurance est annulée et l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, un demi pour cent de la somme assurée :

Si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré ;

Lorsque, l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû ;

Lorsque, dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré a droit à la restitution de la prime.

Si la prime n'atteint pas le taux de un pour cent, l'indemnité sera de la moitié de la prime.

ART. 178.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilités, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de Gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 179.

Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.

Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra.

ART. 180.

Dans le cas de l'article précédent, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, jusqu'à preuve du contraire.

ART. 181.

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 179.

ART. 182.

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

ART. 183.

Les dommages causés par le fait et faute de propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

ART. 184.

L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré, s'il n'y a convention contraire.

ART. 185.

Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées; si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

ART. 186.

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

ART. 187.

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurances et les frais accessoires.

L'estimation des corps, quilles, agrès et appareils d'un navire, est établie sur leur valeur, au jour où les risques ont commencé.

L'estimation des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent, est faite d'après leurs valeurs aux lieux et au temps où les risques ont commencé.

ART. 188.

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des choses assurées est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

ART. 189.

Dans le même cas, s'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

ART. 190.

Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification.

ART. 191.

L'assurance des sommes prêtées à la grosse n'est pas censée comprendre le profit maritime.

ART. 192.

Dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement fait sur ces choses, du chef d'avaries particulières, aura lieu sur le fret dans la même proportion.

ART. 193.

L'assureur du prix de passage est tenu des pertes que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet des risques de mer, tels que les frais de débarquement et de rembarquement, de nourriture et de logement des passagers dans un port de relâche, le remplacement des vivres perdus ou endommagés, les dépenses de réexpédition à bord d'un autre navire.

ART. 194.

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 177.

ART. 195.

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci, pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle.

Toutefois, l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieures à la prolongation ou au changement de voyage.

ART. 196.

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle,

s'il est prouvé qu'avant la signature du contrat l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

ART. 197.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

ART. 198.

La clause « franc d'avaries » affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie.

SECTION III. — DU DÉLAISSEMENT.

ART. 199.

Le délaissement des choses assurées peut être fait :

En cas de prise,

De naufrage,

D'échouement avec bris,

D'innavigabilité par fortune de mer,

En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,

En cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé.

ART. 200.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

ART. 201.

Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

ART. 202.

Le délaissement des choses assurées ne peut être partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ART. 203.

Le délaissement doit être fait aux assureurs, dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée ;

Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle de la perte arrivée en Afrique en deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en deçà du cap Horn ;

Dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées dans les autres parties du monde ;

Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courent qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 220.

ART. 204.

Sans attendre l'expiration des délais ci-dessus, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement. Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire

ART. 205.

Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement au réassureur dans le délai fixé par l'article 57 de la loi du 20 mai 1872, relative à la lettre de charge.

Ce délai commence à courir du jour de la notification du délaissement fait par les assurés primitifs.

ART. 206.

Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus, sous peine de dommages-intérêts.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

ART. 207.

Si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après un an, pour les voyages de long cours,

L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le payement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 205.

ART. 208.

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

ART. 209.

Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées :

- Au sud, le 30^e degré de latitude nord ;
- Au nord, le 72^e degré de latitude nord ;
- A l'ouest, le 15^e degré de longitude du méridien de Paris ;
- A l'est, le 44^e degré de longitude du méridien de Paris.

ART. 210.

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 206 ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

ART. 211.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées, et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

ART. 212.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

ART. 213.

Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

ART. 214.

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

ART. 215.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

ART. 216.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

ART. 217.

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur la chose à celui qui l'a fait assurer.

ART. 218.

En cas du délaissement du fret, le fret de la partie du chargement sauvée ou débarquée aux ports d'échelle, et le prix de passage dû au moment du sinistre, quand même il aurait été payé d'avance ou en cours de voyage, appartient à l'assureur du fret, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer et leur rapatriement et des frais et dépenses pendant le voyage.

ART. 219.

Dans le même cas, l'assureur du fret peut déduire de la somme assurée tout ce que l'assuré est dispensé de payer pour gages de l'équipage ou pour toutes autres dépenses comprises dans l'assurance et dont, par l'événement, il est déchargé.

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

ART. 220.

En cas de prise par corsaires ou ennemis ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des choses assurées ne peut être fait :

Qu'après un délai de six mois de la signification, si la prise ou l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, et dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique ;

Qu'après le délai d'un an, si la capture ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Dans le cas où les marchandises capturées ou arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

Si la chose assurée a été jugée de bonne prise, ou si elle a été confisquée avant l'expiration de ces délais, le délaissement peut être fait par la signification de cette nouvelle aux assureurs.

ART. 221.

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la libération et la mainlevée des choses capturées ou arrêtées.

Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

ART. 222.

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

ART. 223.

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ART. 224.

Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

ART. 225.

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

ART. 226.

L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.