

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 27 MARS 1879.

### Rapport des Commissions réunies des Affaires Étrangères et de la Justice, chargées d'examiner le Projet de Loi portant révision du Code de commerce, Livre II.

( Voir les Nos 237 et 238, session 1874-1875, 28 et 83, session 1877-1878, de la  
Chambre des Représentants et 65, même session, du Sénat )

Présents : MM. le Baron d'ANETHAN, Président-Rapporteur, le Comte DE  
LIMBURG STIRUM, DOLEZ, le Baron PYCKE DE PETEGHEM, VAN VRECKEM,  
EVERAERTS, le Baron T'KINT DE ROODENBEKE, JANSSENS-SMITS, le Comte  
DE RENESSE BREIDBACH.

MESSIEURS,

Le Projet de révision du Code de commerce a été présenté à la Chambre des Représentants le 17 novembre 1864. Par suite de la dissolution des Chambres, la Législature n'en étant plus saisie, ce même projet lui fut soumis de nouveau le 22 novembre 1870.

Ce projet est en grande partie l'ouvrage d'une Commission instituée par arrêté royal du 3 août 1855. Les procès-verbaux de cette Commission ont été imprimés et publiés avec le premier projet.

Le rapport fait à la Chambre des Représentants, le dit avec raison : « Il ne faut toucher qu'avec prudence à la législation maritime dont l'expérience a démontré le mérite. »

C'est en nous inspirant de cette pensée que nous rechercherons si l'expérience elle-même n'a pas révélé quelques imperfections à corriger, quelques lacunes à combler et, en faisant cette recherche, nous accomplirons le devoir que nous impose l'article 139 de la Constitution.

Aucune observation n'ayant été présentée dans la discussion générale, nous abordons immédiatement la discussion des articles du projet.

## LIVRE II.

### TITRE I<sup>er</sup>.

#### Des navires et autres bâtiments de mer.

##### ART. 1<sup>er</sup>.

L'article 190 du Code actuel ne faisait pas, pour les navires, d'exception à la règle qui ne permet d'hypothéquer que les immeubles ; il n'admettait que des privilèges pour les créances d'une certaine catégorie.

L'article nouveau, tout en maintenant aux navires la qualification de *meubles*, déclare qu'ils peuvent être hypothéqués.

Cette innovation, repoussée par la Commission extra-parlementaire, qui a élaboré la loi, ne figurait pas au projet primitif.

La Chambre de commerce d'Anvers, s'appuyant sur l'exemple de l'Angleterre, où existe une disposition de même nature, sous le nom de *mort-gage*, a vivement réclamé l'introduction de ce droit nouveau.

Il importe peu que la possibilité de prendre hypothèque sur un navire déroge à la règle du Code civil qui n'admet d'hypothèque que sur les immeubles, car la dérogation à cette règle ne viole aucun principe essentiel, et la possibilité de cette dérogation se trouve même implicitement prévue par l'article 2120 du Code civil.

La seule question à examiner est donc celle de l'utilité de la mesure proposée.

Déjà sous la législation actuelle une distinction est faite entre les navires et les autres meubles, tandis que ces derniers *n'ont pas de suite par hypothèque* (art. 2119); les navires, au contraire, restent dans certaines circonstances, même après la vente, le gage des créanciers (art. 193 et 196 Code de commerce); l'importance et le mode de transmission des navires, la certitude quant à leur identité, justifient suffisamment cette distinction dont l'utilité n'est contestée par personne.

Mais s'il en est ainsi, n'est-t-il pas logique et utile de compléter cette distinction, en assimilant, quant à l'hypothèque, les navires aux immeubles ?

Les propriétaires d'immeubles, grâce aux garanties hypothécaires qu'ils peuvent fournir, obtiennent facilement des prêts qui leur seraient peut-être refusés, si cette sécurité faisait défaut aux prêteurs. — Cette facilité, si utile aux propriétaires d'immeubles, pourquoi la refuser aux propriétaires de navires qui généralement, à raison même des entreprises qu'ils font, ont plus besoin que les autres propriétaires d'avances et de crédit ? —

On s'est demandé si le contrat à la grosse ne donnait pas aux propriétaires de navires les moyens de réaliser des emprunts ; mais il suffit de se rendre compte de ce qu'est le contrat à la grosse pour répondre négativement à cette question.

Ce contrat est, en effet, aléatoire; il se fait en vue d'un voyage déterminé (art. 311 C. de C.); il ne peut donc pas remplacer le prêt ordinaire dont un négociant ou un armateur peut avoir besoin, sans avoir immédiatement un voyage

en perspective, ou sans vouloir associer le prêteur au profit qu'il espère retirer de son entreprise, profit qu'il est de l'essence du contrat à la grosse d'attribuer en partie au prêteur.

Dira-t-on que l'hypothèque sur un navire répugne au caractère même de l'hypothèque qui doit reposer non-seulement sur un objet certain, mais encore sur un objet qui reste en quelque sorte sous la main du créancier, et n'est exposé ni à des déplacements ni à de nombreuses chances de disparition et de perte?

A cette objection on peut répondre que le but de l'hypothèque est de donner des garanties, et que ces garanties sont plus ou moins grandes, suivant l'objet sur lequel l'hypothèque est établie.—Ainsi une maison exposée à des détériorations, à l'incendie, offre moins de sécurité qu'une propriété rurale; il en sera de même des navires; le prêteur trouvera, il est vrai, dans cette dernière hypothèque des garanties moindres que s'il avait pour hypothèque un immeuble; mais il prendra cette situation en considération, et ce n'est pas là un motif pour interdire un prêt de cette nature qui présente à un autre point de vue des avantages incontestables.

Vos Commissions adoptent la disposition proposée.

ART. 2.

Reproduction des articles 195 et 196 du Code de commerce, avec cette addition que l'acte de vente ne pourra être opposé aux tiers que s'il a été transcrit au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers.

Cette addition donne pleine sécurité aux tiers qui, par l'inspection du registre d'inscription, peuvent toujours connaître le véritable propriétaire du navire.

ART. 3 et 4.

L'article 3 consacre pour les créances hypothéquées ou privilégiées sur le navire, les règles ordinaires en matière civile.

L'article énumère les créances privilégiées et fixe l'ordre dans lequel elles sont rangées.

Le projet primitif mentionnait au nombre des créances privilégiées les droits de *tonnage*; ces droits étant supprimés, l'article a été modifié, et cette mention a été remplacée par une disposition générale qui écarte le danger d'énonciations parfois incomplètes. Cette disposition générale est complétée par la mention des frais de remorquage qui, pouvant faire l'objet d'entreprises privées, n'auraient pas été, dans ce cas, compris dans les mots : *Droits de navigation*, établis conformément à la loi.

Le numéro 6 a été modifié conformément aux observations faites à la Chambre. Le projet primitif se bornait à mentionner les indemnités et frais dus à l'occasion du *sauvetage*; on propose d'ajouter : ou de *l'assurance maritime*, afin de bien établir que le privilège comprend non-seulement les frais faits dans l'intérêt du navire échoué, mais aussi ceux qui seraient faits pour le préserver du naufrage. Il y a évidemment les mêmes motifs dans les deux cas.

Les articles sont adoptés.

ART. 5.

Reproduction à peu près textuelle de l'article 192 du Code de commerce.

ART. 6.

Cet article reproduit, avec une légère variante, les deux premiers paragraphes de l'article 193 du Code de commerce. Il substitue au dernier paragraphe une disposition nouvelle.

D'après le Code actuel, la vente volontaire d'un navire éteignait les privilèges des créanciers lorsque, après cette vente, le navire avait fait un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur. On considérait ce voyage fait dans ces conditions, comme donnant à la vente une publicité suffisante. L'expérience a prouvé qu'il n'en est pas toujours ainsi; et d'un autre côté, il est parfois difficile d'établir si le voyage a été fait sous le nom et aux risques du nouvel acquéreur. (Rapport p. 15.)

On propose, en conséquence, de remplacer cette condition par une publicité plus réelle et plus sûre : l'annonce de la vente dans un des journaux d'Anvers, de Gand et du port d'armement, et l'affiche au mât ou à la partie la plus apparente du navire.

Vos Commissions adoptent l'article.

TITRE II.

Des propriétaires de navires et des équipages.

CHAPITRE I<sup>er</sup>.

*Des propriétaires de navires.*

ART. 7.

Reproduction textuelle de la loi du 19 juin 1855, qui a modifié l'article 216 du Code de commerce.

ART. 8 et 9.

Reproduction des articles 218 et 219 du Code de commerce.

ART. 10.

Cet article déroge à la règle que *nul ne plaide pas procureur*.

Cette innovation, déjà introduite en France, est utile; l'armateur représente, en effet, aux yeux de tous, comme le dit le rapport fait à la Chambre, la généralité des intérêts du navire; dès lors il est naturel, s'il est un des propriétaires, qu'il puisse les représenter tous, et même s'il n'est pas au nombre des propriétaires, qu'il puisse être délégué par eux, attendu qu'ils ont tous, sous plusieurs rapports, les mêmes intérêts à défendre.

L'article est adopté.

ART. 11.

Reproduction de l'article 220 du Code de commerce, avec addition d'un nouveau paragraphe indiquant, qu'après la licitation du navire, le prix des diverses parts est affecté au paiement des charges grevant chacune de ces parts.

Cette règle, de toute justice, ne peut soulever aucune objection.

CHAPITRE II.

*Des Équipages.*

SECTION I. — DU CAPITAINE.

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

ART. 12 et 13.

Reproduction des articles 221 et 222 du Code de commerce.

ART. 14.

Reproduction de l'article 223 du Code de commerce, avec la substitution aux mots : « *lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure,* » de la phrase suivante : « *lorsque ceux-ci seront sur les lieux, ou qu'ils y seront représentés par des fondés de pouvoir.* »

Ce changement doit être admis. L'obligation du capitaine de se concerter avec les propriétaires, n'est pas subordonnée à la condition qu'il soit dans la demeure de ceux-ci, mais à la condition de la présence sur les lieux des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir, afin qu'une entente puisse s'établir entre eux et le capitaine.

La nouvelle rédaction rend exactement cette pensée.

ART. 15 et 16.

Reproduction des articles 224 et 225 du Code de commerce.

ART. 17.

Cet article reproduit l'article 226 du Code de commerce avec la suppression des mots : *nationalisation et chartes-parties.*

La première suppression se justifie par la considération que l'énonciation des *lettres de mer* suffit, attendu qu'on ne délivre des lettres de mer que sur la preuve de propriété que fournit la personne qui les réclame. (Loi du 21 janvier 1873, sur les lettres de mer.)

Quant aux chartes-parties, il serait parfois impossible au capitaine de les produire, notamment lorsque le contrat d'affrètement n'aura pas été rédigé par écrit, ou n'aura pas été conclu par le capitaine. La discussion qui a eu lieu à la Chambre, et le deuxième rapport de M. Van Humbeéck signalent différents cas où ces impossibilités peuvent se produire.

L'article est adopté.

ART. 18 et 19.

Reproduction textuelle des articles 227 et 228 du Code de commerce.

ART. 20.

Le Code actuel n'étendait pas la responsabilité du capitaine au petit cabotage;

le projet primitivement présenté, contenait le même principe et définissait même ce qu'il fallait entendre par *petit cabotage*. Cette distinction n'est pas reproduite.

D'après les renseignements fournis par la Chambre de commerce d'Anvers, non-seulement cette distinction n'a plus de raison d'être, mais le maintien en serait même dangereux, au point de vue de la sécurité de la navigation et de la conservation des marchandises placées sur le tillac ; cette distinction serait en outre injuste au point de vue des conséquences qui pourraient en résulter pour les propriétaires et les assureurs.

La Chambre a adopté cette suppression sans observation, et nous vous proposons d'y donner aussi votre adhésion.

Nous vous proposons en outre, d'accord avec M. le Ministre de la Justice, une disposition additionnelle ainsi conçue : « *Est assimilé au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.* »

Il y a, en effet, identité de motif pour appliquer la même règle en cas de chargement sur le tillac et sur toute autre construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau. C'est dans les deux cas un chargement contraire à la pratique ordinaire, et qui expose les marchandises ainsi chargées, à plus de risque que si elles étaient placées dans l'intérieur du vaisseau ; il est donc naturel et juste que le capitaine réponde alors du dommage arrivé aux marchandises, si le chargement fait par lui d'une manière exceptionnelle a eu lieu sans le consentement du chargeur.

ART. 21.

Reproduction de l'article 230 du Code de commerce.

ART. 22.

Reproduction de l'article 232 du Code de commerce, avec un changement de rédaction qui met l'article en harmonie avec l'article 14.

ART. 23.

Reproduction de l'article 233 du Code de commerce avec la suppression des mots : *à la grosse*, pour indiquer que le capitaine peut emprunter d'une autre manière et notamment hypothécairement, comme le dit expressément l'article 23.

ART. 24.

Cet article améliore et complète l'article 234 du Code de commerce.

D'abord il autorise le capitaine à emprunter, en cas de nécessité, non-seulement sur le corps et la quille du vaisseau, mais aussi sur le chargement ; la question était controversée quant à ce dernier point ; la solution proposée est conforme à l'intérêt bien entendu de toutes les parties, cette solution est, en outre, d'accord avec la faculté que le Code de commerce donnait déjà au capitaine de mettre les marchandises en gage.

L'obligation imposée au magistrat de faire mention de l'emprunt sur le registre du bord est une précaution utile.

Une disposition finale permet à l'affréteur et aux chargeurs de s'opposer à la vente et à la mise en gage de leurs marchandises en les déchargeant ; dans ce cas s'ils sont tous d'accord, ils devront payer le fret à proportion de l'avancement du voyage, ou leur quote-part dans les avaries. S'ils ne sont pas d'accord, les chargeurs qui voudront user de cette faculté devront payer le fret entier sur leurs marchandises.

La rédaction proposée pouvait faire supposer que l'affréteur et les chargeurs sont autorisés à faire décharger leurs marchandises en payant seulement leur quote-part dans les avaries, l'article portant *ou leur quote-part*, etc. Or il est évident que, dans ce cas, ils doivent en outre payer le fret, jusqu'au moment du déchargement.

Il nous semble, en outre, que dans tous les cas l'affréteur ou les chargeurs doivent être tenus de leur part dans les avaries survenues, jusqu'au moment du déchargement. Les dispenser de ce paiement ne serait ni juste ni logique.

Nous proposons en conséquence la rédaction suivante pour les deux derniers paragraphes :

« *L'affréteur unique, ou les chargeurs 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.*

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

» *Dans les deux cas ils devront payer leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au moment du déchargement.* »

#### ART. 25, 26, 27 et 28.

Reproduction des articles 235, 236, 237 et 238 du Code de commerce, avec la suppression à l'article 25, des mots : des colonies, sans application pour la Belgique.

#### ART. 29.

Cet article modifie l'article 239 du Code de commerce, au moins quant aux termes : au lieu de défendre au capitaine de faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, il lui défend de *prendre à son bord*, aucune marchandise pour son compte particulier.

Cette nouvelle rédaction est conforme à celle de l'article 251 du Code actuel qui trace une règle générale, dont l'article 29 fait une application spéciale, avec la sanction pénale prononcée par l'article suivant.

#### ART. 30.

L'article 240 du Code de commerce prononçant, en cas de contravention à l'article précédent, la confiscation des marchandises. L'article proposé remplace cette pénalité, parfois trop sévère et, dans tous les cas, peu en harmonie avec notre législation, par la *privation du profit commun, sans préjudice de plus amples dommages et intérêts*, s'il y a lieu.

Vos Commissions se rallient à ce changement.

ART. 31, 32, 33, 34 et 35.

Reproduction des articles 241, 242, 243, 244 et 245 du Code de commerce.

ART. 36.

L'article 246 du Code de commerce pouvait être interprété en ce sens que le capitaine n'était tenu à faire son rapport que si le naufrage avait lieu sur les côtes de la Belgique; mais comme il y a même raison d'exiger ce rapport lorsque le naufrage a lieu à l'étranger, l'article proposé décrète cette obligation et en établit la formalité.

ART. 37.

Reproduction de l'article 247 du Code de commerce.

ART. 38.

Reproduction de l'article 248 du Code de commerce, avec la suppression des mots : « à peine de poursuite extraordinaire contre lui. » Comme le fait remarquer le rapport de M. Van Humbeéck, ces mots sont inutiles; une défense est faite au capitaine; s'il l'enfreint, il est responsable des suites de cette infraction, et les principes généraux suffisent pour donner effet à cette responsabilité.

ART. 39.

Reproduction de l'article 249 du Code de commerce.

§ 2. — *Du connaissement.*

ART. 40.

Le connaissement est une reconnaissance que le capitaine donne du chargement terminé (Pardessus). Il importe donc que cette pièce contienne toutes les indications nécessaires à ceux auxquels un des originaux doit être remis.

Quelques changements sont apportés par le projet à l'article 281 du Code de commerce.

Le connaissement ne doit plus indiquer les espèces ou qualités des objets à transporter. La nature et la quantité suffisent à la rigueur, pour constater l'identité des objets, toutefois il fait reconnaître que l'espèce peut établir une grande différence entre les objets de même nature. L'idée de cette suppression a été suggérée par le Code hollandais qui l'a prononcée, à raison: 1° de la difficulté que présente parfois une désignation spécifique; 2° à raison de l'intérêt que peut avoir l'expéditeur à ne pas insérer dans le connaissement d'indication trop complète. Bien que ces motifs ne nous paraissent pas très concluants, nous ne trouvons pas au rétablissement des mots supprimés une importance assez grande pour proposer un amendement.

L'article 281 n'exigeait que le nom du chargeur; on propose d'y ajouter le domicile de celui-ci. C'est un complément d'indication qui, dans maintes circonstances, peut avoir de l'utilité et qu'il est aussi naturel de prescrire pour le chargeur que pour le capitaine.

D'après l'article 281, il fallait indiquer le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite. On propose la suppression de cette mention, parce que, dit le rapport, cette indication ne peut pas être exigée dans tous les connaissements, puisque l'on admet que ceux-ci peuvent être à ordre ou au porteur.

Cette juste observation devait conduire à proposer, non une suppression totale, mais seulement la suppression pour ces dernières espèces de connaissements ; car si le connaissement n'est pas à ordre et si le destinataire n'est pas indiqué, le connaissement est incomplet ; mais cette suppression est même inutile, car la disposition de l'article 281 ne peut être applicable qu'en cas de connaissement à personne dénommée.

Votre Commission vous propose, en conséquence, de rétablir les mots de l'article 281 du Code de commerce.

Aux nom et tonnage du navire on propose d'ajouter la nationalité. Comme le capitaine ne peut charger que sur le navire indiqué dans la convention, c'est une précaution utile pour bien constater l'identité du navire.

On a substitué aux mots « *il énonce le prix de fret* » ceux-ci « *les stipulations relatives au fret.* »

Un membre conteste l'utilité de ce changement, introduit, dit le rapport, parce qu'il peut exister des raisons de ne pas faire connaître le fret à tous ceux en mains desquels passera le connaissement. Mais, objecte ce membre, le fret fait partie de la convention, comment donc vouloir le cacher ? Que signifient, d'un autre côté, ces mots « *les stipulations relatives au fret* » si elles ne concernent pas la hauteur même du fret.

La majorité de vos Commissions est néanmoins d'avis que le changement voté par la Chambre n'offre pas d'inconvénients et elle vous propose d'adopter l'article avec la première modification ci-dessus indiquée.

#### ART. 41.

Deux modifications sont apportées à l'article 282 du Code de commerce :

1° L'original du connaissement remis au capitaine, ne devra plus être signé que par le chargeur, les trois autres originaux seront signés par le capitaine seul;

2° Au cas qu'il y ait plusieurs exemplaires du connaissement pour le destinataire, chacun des exemplaires devra énoncer s'il est fait par 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>, etc.

Le premier changement, conforme à l'usage, ne présente aucun inconvénient, parce que chacun sera lié par sa signature envers celui avec lequel il a contracté.

Le deuxième changement est conforme à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 20 mai 1872 sur les lettres de change.

#### ART. 42.

Reproduction textuelle de l'article 283 du Code de commerce.

#### ART. 43.

Cet article modifie l'article 284, qui, en cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, exigeait, pour qu'il fit foi, qu'il fût écrit, celui entre les mains du chargeur, par le capitaine, celui entre les mains du capitaine, par le chargeur ; le projet, en déclarant chaque partie liée par sa propre signature, se conforme à l'usage généralement admis et aux règles ordinaires pour la preuve des actes.

ART. 44.

Lorsqu'il est produit plusieurs exemplaires d'un connaissement, le capitaine ne sachant auquel des porteurs il doit délivrer les marchandises s'adressera à l'autorité compétente pour qu'elle désigne un consignataire auquel le capitaine fera la délivrance du chargement. L'article ajoute : contre le paiement du fret. — Mais qui fera l'avance de ce fret ? On ne peut pas imposer cette charge au consignataire, qui est désigné par justice sans avoir intérêt dans l'opération ? Une explication sera nécessaire pour juger s'il faut compléter la disposition.

ART. 45.

Cet article consacre un droit nouveau en faveur du porteur d'un connaissement, même non endossé. — Ce droit n'est accordé qu'exceptionnellement, en cas de naufrage ou de relâche forcée. Maintenant, le capitaine peut subordonner la remise des marchandises à la restitution de tous les connaissements qu'il a signés. Or, cela est presque toujours impossible lorsque le capitaine, par suite de force majeure, entre dans le premier port qui peut lui offrir un refuge.

Le porteur d'un connaissement a, en sa faveur, une présomption que la loi prend en considération pour lui accorder un droit, dans l'intérêt même de la conservation des marchandises qui, si elles devaient rester dans le navire, pourraient se détériorer ; mais l'exercice de ce droit, qui n'est qu'éventuel, est entouré de précautions qui le rendent sans danger pour tous les autres ayant droit.

Vos Commissions adoptent l'article.

ART. 46.

Reproduction textuelle de l'article 285 du Code de commerce.

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

ART. 47.

Reproduction textuelle de l'article 250 du Code de commerce.

ART. 48.

Cet article reproduit en grande partie les dispositions de l'article 252 du Code de commerce en les complétant.

En cas de rupture avant le départ, les matelots ont droit à une indemnité. L'article 252 fixait cette indemnité à une somme égale à un mois de gages ; mais une difficulté se présentait, quand le matelot était loué au voyage ; la disposition proposée résout cette difficulté dans le sens que lui a donné la pratique.

Au dernier paragraphe les mots : *commissaire maritime* sont substitués à ceux de : *officier d'administration*. Cette dernière expression était insuffisante ; mais ne peut-on pas adresser le même reproche à celle de : *Commissaire mari-*

*time*? Cette expression n'exclue-t-elle pas les consuls? Qui remplacera le commissaire maritime dans les endroits où il ne s'en trouve pas? Il y a, sous ce rapport, des explications à fournir par le Gouvernement.

ART. 49, 50, 51, 52 et 53.

Reproduction textuelle des articles 253, 254, 255, 256 et 257 du Code de commerce.

A l'article 51 il y a une erreur d'impression. Au lieu de : *engagés EN voyage*, il faut lire : *engagés AU voyage*, comme le porte l'article 255 du Code de commerce.

ART. 54.

Cet article établit une règle tout à fait contraire à celle de l'article 258. D'après ce dernier article, en cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité, les matelots ne pouvaient prétendre à aucun loyer. C'était les priver injustement de la rémunération de leurs services, en violation d'un engagement contracté.

Tous les auteurs enseignent que c'est une dérogation aux règles de droit civil introduite pour intéresser les gens de mer à la conservation du navire et du chargement; mais il peut être fait droit à cette considération, en subordonnant le droit aux loyers à la condition que ceux qui les réclament, ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le bâtiment, et c'est justement ce que le nouvel article propose.

Il y a un autre motif déterminant pour modifier l'article 258 : c'est la possibilité pour l'armateur de faire assurer le navire, le fret et même le profit espéré; la perte du navire pourrait ainsi devenir un avantage pour l'armateur, puisqu'il serait indemnisé de cette perte et bénéficierait, en outre, du prix des loyers stipulés.

M. le Ministre de la Justice a fait connaître à la Chambre qu'une disposition semblable à celle qui est proposée se trouve dans la législation de l'Allemagne et des Etats-Unis.

Vos Commissions adoptent l'article.

ART. 55 et 56.

Reproduction textuelle des articles 460 et 461 du Code de commerce.

ART. 57.

L'article 262 du Code de commerce disait d'une manière générale que le matelot, malade ou blessé, serait non-seulement traité et pansé aux dépens des navires, mais encore payé de ses loyers.

Après la guérison, ce paiement n'a plus de raison d'être si le matelot a pu rejoindre le navire, ou se procurer un autre engagement. Ces exceptions à l'obligation de continuer le paiement des loyers vous sont proposées.

Le nouvel article ne se borne pas à mettre le traitement et le pansement aux dépens du navire, il ajoute avec raison les frais du rapatriement, ce qui est conforme à la règle établie par l'article 39.

Vos Commissions adoptent l'article.

ART. 58.

Reproduction de l'article 263 avec l'addition justifiée à l'article précédent du mot : *rapatriement*.

ART. 59.

L'article 264 ne mentionnait que le cas de blessures reçues à terre par le matelot sorti du navire sans autorisation.

L'article proposé met sur la même ligne le cas où, sur le navire, la blessure ou la maladie a été occasionnée par la faute du matelot. Il est évident, en effet, qu'aucune indemnité n'est due à celui qui, par son propre fait, s'est mis dans l'impossibilité de s'acquitter du service pour lequel il a été engagé.

Vos Commissions adoptent l'article.

ART. 60.

Reproduction textuelle de l'article 265 du Code de commerce.

ART. 61.

Cet article adopte les principes consacrés par les articles 266 et 267 du Code de commerce, en supprimant la mention de l'esclavage dont la supposition même ne doit plus souiller nos Codes.

ART. 62.

Reproduction textuelle de l'article 270 du Code de commerce.

ART. 63.

L'article 271 portait que le navire et le fret sont *spécialement* affectés aux loyers des matelots. Le mot *spécialement* est remplacé par l'expression plus juridique: *par privilège*.

La rédaction nouvelle étend, sans contestation possible, le privilège à tout le fret acquis pendant le voyage, sans distinction entre le fret encore dû et le fret déjà encaissé. Ainsi cessera la controverse qui avait été élevée à ce sujet sur le sens de l'article 271.

ART. 64.

Reproduction de l'article 272, avec la substitution du mot *rapatriement* au mot *rachat*, substitution nécessitée par le changement introduit à d'autres articles.

ART. 65.

L'utilité de cette disposition est évidente dans l'intérêt des matelots. La loi ne doit pas permettre de modifier par une convention privée, des clauses introduites dans la législation par des considérations de justice et d'humanité; mais pour atteindre complètement le but, il faudra ranger parmi les dispositions d'ordre public, celles qui concernent le traitement et le pansement des matelots malades ou blessés.

Vos Commissions vous proposent la rédaction suivante :

« Toutes les dispositions relatives aux salaires, rapatriement ainsi qu'au  
» *traitement et au pansement des matelots malades et blessés*, sont d'ordre  
» public. »

*Dispositions communes aux deux sections précédentes.*

ART. 66.

Cet article applique d'une manière générale au capitaine la disposition prohibitive de l'article 29 concernant le capitaine naviguant à profit commun et étend la prohibition prononcée aux gens de l'équipage.

Comme sanction de cette disposition, M. le Ministre de la Justice a proposé (séance du 7 février, page 375) de déclarer applicable en cas de contravention, l'article 292 du Code de commerce, reproduit par l'article 88 du projet actuel, sans préjudice à de plus amples dommages et intérêts, s'il y a lieu.

Mais l'article 292 ne peut concerner que les gens de l'équipage qui auraient chargé sur le navire des marchandises sans les déclarer au capitaine. Celui-ci pourra, dans ce cas, les faire mettre à terre. — Mais cette mesure, il ne l'appliquera évidemment pas aux marchandises chargées par son ordre et pour son compte, il faut donc une autre sanction.

Vos Commissions vous proposent la rédaction suivante :

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

» *Si, avant le départ du navire, les marchandises indûment chargées n'ont pas*  
» *été mises à terre, ceux qui les auront fait charger payeront pour ces marchan-*  
» *dises, un fret double de celui qu'elles auraient eu à supporter si elles avaient*  
» *été chargées avec le consentement du propriétaire, sans préjudice à de plus*  
» *amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.* »

TITRE III.

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

CHAPITRE I<sup>er</sup>.

*De la nature et de la forme du contrat.*

ART. 67.

Malgré les termes de l'article 273 du Code de commerce, portant : *toute convention pour louage d'un navire doit être rédigée par écrit*, l'usage a prévalu de ne faire de convention écrite que pour les louages de grande importance, et la doctrine, comme la jurisprudence, a admis que la convention, quoique non écrite, devait être exécutée si elle était prouvée par l'aveu, le refus de serment ou les livres de commerce. Cette pratique conforme, du reste, aux règles généralement suivies en matière commerciale, n'ayant donné lieu à aucun inconvénient, il était inutile de maintenir la disposition exceptionnelle de l'article 273.

L'article proposé, qui remplacera les articles 273 et 274, se borne donc à soumettre le contrat de louage maritime aux dispositions qui régissent les autres contrats commerciaux.

Vos Commissions adoptent cet article.

ART. 68.

Cet article excluant du louage d'un navire la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage, consacre la règle admise par la jurisprudence. Il défend au capitaine de charger dans ces lieux des marchandises sans le consentement de l'affrètement, mais cette défense est dénuée de sanction.

Vos Commissions proposent de soumettre, en cas de contravention, le capitaine à la pénalité prononcée par l'article 66 pour une contravention de même espèce.

Un paragraphe ainsi conçu serait ajouté à l'article 68 :

« *En cas de contravention, le dernier paragraphe de l'article 66 sera appliqué au capitaine.* »

ART. 69.

L'article 275 du Code de commerce porte : « Si le navire est freté au mois, le fret court du jour où le navire fait voile. » La disposition votée par la Chambre remplace les mots « *au mois* » par ceux-ci : « *à temps* », par le motif, dit le Rapport, que la disposition s'applique, par raison égale, à toutes les locations faites pour un terme déterminé. — Le changement est utile, mais l'expression proposée est-elle bien exacte ? Loué au mois ne signifie pas que la location n'a lieu que pour un seul mois ; cette expression signifie que, quelle que soit la durée du voyage, le prix de location est calculé à autant par mois. Les mots : *loué à temps*, ne semblent-ils pas indiquer une location faite pour un temps déterminé ? Ne serait-il pas préférable de dire :

« *Si le navire est freté pour un prix fixé par période de temps, etc.* »

ART. 70.

Cet article reproduit, en le simplifiant, l'article 286 du Code de commerce.

Il est entendu que les indications, quant au mode de loyer d'un navire, ne sont qu'énonciatives, et que les parties sont libres de faire à cet égard toutes conventions à leur choix.

ART. 71.

Reproduction de l'article 280 du Code de commerce.

CHAPITRE II.

**Des effets du contrat :**

SECTION I. — DES OBLIGATIONS DE FRÉTEURS.

ART. 72, 73 et 74.

Reproduction des articles 287, 289, 290 du Code de commerce avec l'addition à l'article 72 de cette phrase « le frètement doit procurer à l'affrètement la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention. »

La mention de ce principe élémentaire (art. 1134 du Code civil) n'était pas nécessaire ; toutefois votre Commission ne croit pas devoir en demander le retranchement.

SECTION II. — DES OBLIGATIONS DE L'AFFRÈTEUR.

§ I<sup>er</sup>. — Règles générales.

ART. 75.

Nous trouvons dans cet article qui reproduit en partie l'article 288 du Code de commerce, la mention des obligations de l'affrèteur. Ces obligations résultant du contrat, cette mention n'était pas plus utile que celle dont nous nous sommes occupés à l'article précédent.

Par une addition au dernier paragraphe, défense est faite au capitaine de rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement. C'est une conséquence des obligations du capitaine, qui ne peut se dégager d'un contrat dont il a commencé l'exécution.

ART. 76.

L'article 309 du Code de commerce porte que, dans aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret. Cette défense était évidemment trop générale, puisqu'elle prive le chargeur de toute action, même en cas de faute commise dont souffrirait le chargeur. La rédaction proposée limite avec raison la défense faite au chargeur, au cas où les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination.

ART. 77, 78 et 79.

Reproduction des articles 310, 305, 306 du Code de commerce.

ART. 80.

Reproduction de l'article 307 du Code de commerce, avec addition d'une disposition qui donne au capitaine un privilège sur les marchandises non-seulement pour le paiement du fret, mais aussi pour le remboursement des avaries. Cette extension du privilège se justifie parfaitement, car le capitaine, en réparant les avaries, a préservé, peut-être sauvé, les marchandises.

ART. 81.

Reproduction textuelle de l'article 308 du Code de commerce.

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

ART. 82.

Reproduction textuelle de l'article 294 du Code de commerce.

ART. 83.

Reproduction de la 1<sup>re</sup> partie de l'article 295 du Code de commerce et suppression du dernier paragraphe qui rendait obligatoire la nomination d'experts. — Il est évident que cette nomination doit être laissée à l'appréciation des juges qui décideront si des experts sont nécessaires pour évaluer les dommages et intérêts.

ART. 84.

Suppression de § 2 de l'article 277 du Code de commerce, reporté à l'article suivant.

ART. 85.

Le paragraphe final de l'article 277 du Code de commerce prévoyait le cas de force majeure arrêtant le navire pendant le cours du voyage, et l'article 300, l'arrêt du navire par ordre d'une puissance ; de ces dispositions, motivées toutes les deux par la force majeure, on vous propose avec raison de faire une disposition unique.

Au premier vote la Chambre avait admis la proposition de modifier l'article 300 du Code commerce en réputant *avaries communes*, la nourriture et le loyer de l'équipage pendant la détention du navire. — Cette qualification de *communes* a été supprimée au second vote. Le rapport de M<sup>r</sup> Van Humbeeck en donne les motifs ; nous croyons pouvoir nous y référer.

La classification et le règlement des avaries font l'objet du chapitre 3.

ART. 86.

Reproduction textuelle de l'article 278 du Code commerce.

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

ART. 87, 88, 89, 90 et 91.

Reproduction textuelle des articles 291, 292, 293, 276, 299 du Code de commerce.

ART. 92.

L'article 279 du Code de commerce enjoignait au capitaine, en cas de blocus du port de destination, de se rendre invariablement dans un des ports voisins de la même puissance ; l'article proposé l'autorise à revenir au port de départ, si les intérêts du chargeur le demandent.

Cette alternative peut être utile, et vos Commissions y donnent leur adhésion.

ART. 93.

L'addition faite à l'article 298 du Code de commerce est nécessitée par le droit qu'accorde au propriétaire le § 2 de l'article 7 de s'affranchir de ses obligations en abandonnant le navire et le fret.

ART. 94.

Aux termes de l'article 296 du Code de commerce, si le capitaine ne parvient pas à louer un autre navire pour continuer le voyage, le fret est dû en raison de ce que le voyage est avancé. Maintenant le fret sera réglé conformément à l'art. 97 qui prévoit les différents cas qui peuvent se présenter et détermine avec équité les conditions diverses du payement du fret.

ART. 95 et 96.

Reproduction des articles 297 et 301 du Code de commerce.

ART. 97.

Cet article reproduit d'abord textuellement l'article 302 du Code de commerce. Il substitue ensuite aux articles 303 et 304 des dispositions pour régler le payement du fret ou la dispense de payement dans les différentes circonstances qui peuvent se présenter. Ces dispositions, conformes aux principes, se trouvent dans les lois révisées de France, d'Italie et des Pays-Bas ; elles obtiennent l'assentiment de vos Commissions.

ART. 98.

Cet article donne un droit parfaitement légitime au capitaine qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination. C'est l'encourager à aider à ce sauvetage et servir ainsi les intérêts du chargeur.

CHAPITRE III.

*Des avaries et de leur règlement.*

ART. 99.

Reproduction de l'article 397 du Code de commerce avec le seul changement au § 2 de : « aux navires ou aux marchandises » au lieu de : « aux navires et aux marchandises. » — Il est évident, en effet, qu'il ne faut pas, pour qu'il y ait avarie, que le dommage soit causé conjointement au navire et aux marchandises.

ART. 100 et 101.

Reproduction textuelle des articles 398 et 399 du Code de commerce.

ART. 102.

Les avaries sont de deux espèces : communes ou particulières. Il importe de bien les définir, parce qu'elles entraînent des obligations et des responsabilités différentes.

D'après le Code actuel (art. 400), les avaries communes sont au nombre de huit ; on propose de supprimer cette nomenclature et de se borner, en le généralisant, au § final de l'article 400.

Cette définition comprend tous les cas énumérés dans l'article 400 du Code de commerce, sauf les deux dernières dispositions du numéro 6.

Ainsi, désormais ne seront pas rangés au nombre des avaries communes les loyers et nourriture des matelots pendant la détention du navire, ni pendant la réparation des dommages volontairement soufferts pour le salut commun ; ce qui signifie, en d'autres termes, que ces frais ne seront supportés ni par le navire, ni par les marchandises, ni par le montant du fret, à la différence des frais résultant des avaries communes.

Dans ces deux cas, les loyers et la nourriture ne sont pas payés aux matelots en vue du salut et du bien du navire ni des marchandises, aucun danger ne les menace ; le caractère d'avaries communes n'existe donc pas, et, dès lors, le paiement de ces dépenses doit être réglé conformément au deuxième paragraphe de l'article 104.

Le rapport fait à la Chambre contient, pour justifier la nouvelle disposition, de nombreuses et très justes considérations auxquelles nous croyons pouvoir nous référer. (25 juin 1875, p. 56 et suivantes.)

#### ART. 103.

Cet article modifie, pour un cas spécial, l'article précédent. Il déclare *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.

Cette disposition est équitable. La relâche effectuée est utile à tous, sans qu'il y ait, de ce chef, faute à imputer à personne ; il est donc juste que les frais occasionnés par cette mesure soient supportés par tous les intéressés. Vos Commissions entendent la disposition en ce sens que par les mots : dépense de la relâche, on entend aussi les gages et la nourriture du capitaine et de l'équipage ; la relâche ayant lieu dans un intérêt commun, tous les frais qui en résultent doivent être une charge commune.

Une modification nous paraît devoir être introduite au § 2 qui range parmi les avaries particulières les dépenses d'une relâche motivée par *une voie d'eau*. Si la voie d'eau provenait nécessairement d'un vice propre du navire, il y aurait évidemment lieu d'admettre les dépenses comme avaries particulières ; mais comme elle peut aussi être le résultat d'une fortune de mer, elle doit, dans ce cas, être rangée au nombre des avaries communes. Nous proposons en conséquence de rayer ces mots de l'article 103.

Cette modification a été indiquée par M. le Ministre de la Justice.

Vos Commissions adoptent l'article ainsi amendé.

#### ART. 104.

Cet article reproduit, pour les avaries particulières, la disposition de l'article 404 du Code de commerce.

Quant aux avaries communes, elles seront supportées par les marchandises, par le navire et le fret ; mais au lieu d'être supportées seulement comme maintenant (art. 401 du C. de C.) par la moitié du navire et du fret, elles le seront par le navire entier et le montant net du fret.

Ces modifications, déjà introduites dans la législation d'autres pays, ont obtenu l'assentiment de vos Commissions.

ART. 105.

Cet article a pour but de prévenir les difficultés et les discussions qui pourraient s'élever pour déterminer quelle déduction il faut faire subir au fret brut pour obtenir la valeur réelle du fret net ; il évalue cette déduction à la moitié. Cette proposition est conforme à la pratique et se rapproche de la législation de toutes les grandes nations maritimes. (Rapport de M. Van Humbeéck, page 60.)

ART. 106.

Cet article est conforme aux dispositions des articles 304 et 419 du Code de commerce, quant aux deux premiers points; mais il s'en écarte en exemptant aussi les bagages des passagers, de la contribution à l'avarie commune. Cette dernière proposition ne peut guère se justifier que par l'usage; le rapport fait à la Chambre nous apprend que cet usage est commun à toutes les nations maritimes, et dès lors il nous paraît convenable de le consacrer par une disposition légale.

ART. 107, 108 et 109.

Ces articles reproduisent dans un ordre méthodique les dispositions éparses dans les articles 402, 415, 418, 420, 421 du Code de commerce. Les solutions proposées sont conformes à la doctrine, aux lois et usages de toutes les nations maritimes.

Vos Commissions vous proposent en conséquence de les adopter.

ART. 110.

L'article 417 ordonnait déjà de fixer la valeur du navire au lieu du déchargement. — L'article 417 a été modifié uniquement pour être mis en harmonie avec les dispositions précédemment votées.

ART. 111, 112 et 113.

Reproduction textuelle des articles 423, 424 et 424 du Code de commerce.

ART. 114 et 115.

Reproduction des articles 428 et 429 du Code de commerce, sauf le droit donné au destinataire de se faire délivrer les marchandises en donnant caution. Le privilège du capitaine se trouve ainsi garanti, et le destinataire n'est pas exposé à souffrir du préjudice par la privation plus ou moins prolongée de sa marchandise.

ART. 116.

Cet article remplace les articles 410, 411 et 412 du Code de commerce. Il supprime la nécessité d'une délibération préalable au jet des marchandises,

appelé alors : *jet régulier*. On conçoit difficilement la possibilité d'une semblable délibération au moment de la tempête, au milieu du danger ; aussi n'avait-elle presque jamais lieu. (Rapports, p. 63.)

Cette délibération sera remplacée par un procès-verbal circonstancié dressé après l'événement et qui sera consigné au registre du bord. (*Annales parlementaires*, 7 février 1877, p. 378.)

Quoique la disposition de l'article 411, réglant l'ordre dans lequel se fera le jet des marchandises, ne soit pas reproduit, le capitaine l'observera sans doute, autant que possible pour sauvegarder sa responsabilité ; mais il ne doit pas être entravé dans les mesures qu'il croira devoir prendre pour le salut du navire ; c'est pour ce motif qu'il est autorisé à agir seul, sans devoir déférer à l'avis des principaux de l'équipage.

ART. 117.

Reproduction de l'article 413 du Code de commerce, avec la modification exigée par les changements apportés aux articles précédents.

ART. 118 et 119.

Reproduction textuelle des articles 414 et 416 du Code de commerce.

TITRE IV.

**Du transport des passagers par mer.**

Ce titre qui traite un objet dont aucune loi spéciale en Belgique ne s'est encore occupée, a été adopté sans discussion par la Chambre des Représentants, après avoir reçu une approbation entière dans le rapport présenté à la Chambre.

Ce rapport donne une analyse complète des législations étrangères et explique les motifs de préférence pour l'un ou l'autre système. — Nous nous bornerons à de courtes observations sur quelques articles.

ART. 120.

Adopté sans observations.

ART. 121.

La règle proposée est de comprendre dans le prix de passage les frais de nourriture des passagers ; c'est la règle du Code italien opposée à celle du Code néerlandais, mais il peut y être dérogé par une convention contraire, et dès lors cette règle ne peut présenter aucun inconvénient. Elle a l'avantage, en l'absence de convention, d'obliger le capitaine à fournir aux passagers la nourriture, ce que ceux-ci seraient parfois dans l'impossibilité de se procurer eux-mêmes.

ART. 122 et 126.

Adoptés sans observations.

ART. 127 et 128.

Ces articles fixent les droits du capitaine à l'égard du passager qui manque à

ses engagements, suivant les différentes situations dans lesquelles le passager peut se trouver.

Lorsqu'il est entièrement en faute, il doit payer tout le prix stipulé, comme s'il avait fait le voyage, et cela n'est que juste.

Si le passager renonce à son contrat avant le départ, le capitaine n'a droit qu'à la moitié du prix.

Cette disposition nous paraît, dans sa généralité, peu équitable pour le capitaine, car si le passager renonce au contrat au moment du départ, le capitaine sera presque toujours dans l'impossibilité de trouver un autre passager.

Il faudrait donc fixer un délai avant le départ, et cela n'aura rien d'injuste pour le passager, puisque, s'il a un motif sérieux de ne pas partir, le paragraphe suivant réduit même ses obligations au quart du prix.

Vos Commissions vous proposent en conséquence de rédiger comme suit le paragraphe 1<sup>er</sup> :

« Le capitaine n'a droit qu'à la moitié du prix de passage si, quinze jours avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat. — Passé ce délai sans renonciation, le prix entier du passage est dû. » —

La réduction du prix au quart est admissible dans le cas prévu par le dernier paragraphe.

ART. 129, 130, 131, 132 et 133.

Adoptés sans observation, d'après les motifs indiqués dans le rapport fait à la Chambre des Représentants.

## TITRE V.

### De l'hypothèque maritime.

ART. 134.

Nous avons expliqué et justifié cette innovation à l'article 1<sup>er</sup>; nous croyons ne devoir rien ajouter à ce que nous avons dit.

ART. 135.

A la différence de l'hypothèque sur immeubles, l'hypothèque maritime peut être consentie par acte sous signature privée. La nature de cette opération, la rapidité qu'elle peut parfois exiger justifie cette disposition qui est, du reste, soumise à des précautions nécessaires, établies par les articles suivants.

Vos Commissions vous proposent l'adoption de cet article, qui a été voté sans discussion à la Chambre des Représentants.

ART. 136.

Cet article, qui a été voté sans discussion à la Chambre, contient un principe de droit commun, qui reconnaît au propriétaire seul le droit d'aliéner et d'hypothéquer; toutefois, il peut se faire remplacer par un mandataire muni d'un pouvoir spécial.

Ces dispositions ne peuvent soulever aucune objection; néanmoins M. le

Ministre de la Justice a cru devoir communiquer à la Chambre une note explicative relativement à l'application qui peut être faite de cet article lorsque le navire appartient à plusieurs propriétaires, et pour le cas où le capitaine, non propriétaire, voudrait hypothéquer la part de l'un d'eux.

Quant aux propriétaires, on suivra par analogie la règle tracée par l'article 230 du Code de commerce ; la logique indique cette solution.

D'après l'opinion du Ministre, le capitaine, privé désormais, sauf dans des cas exceptionnels, des ressources du contrat à la grosse, pourra, avec l'autorisation du juge, conformément à l'article 233, constituer hypothèque sur les portions des propriétaires récalcitrants. Cette interprétation paraît, à première vue, contraire au principe de l'article 136, réservant le droit d'hypothèque au seul propriétaire ; mais, comme le dit le Ministre : « on peut voir dans le contrat d'affrètement un mandat donné au capitaine d'en assurer l'exécution, même par » emprunt hypothécaire sur les portions des divers copropriétaires. »

Nous considérons ce pouvoir donné au capitaine comme utile, et nous adoptons l'interprétation qui le consacre, mais pour éviter toute difficulté pratique, peut-être aurait-il été préférable d'établir ce principe par la loi même ?

#### ART. 137.

« L'hypothèque acquise s'étend aux accessoires réputés immeubles, et aux » améliorations survenues à l'immeuble hypothéqué. » (Art. 445 de la loi du 16 décembre 1851). L'article 137 applique avec raison le principe de cette disposition aux agrès, appareils, machines et autres accessoires du navire, mais par convention on peut exclure ces objets de l'hypothèque et restreindre celle-ci à la coque du navire, ce qui prouve qu'on peut aussi hypothéquer un navire désarmé.

Il importe de remarquer que si les agrès et appareils peuvent être compris dans l'hypothèque, ils ne peuvent pas être hypothéqués seuls, car, isolés du navire, ils ne sont que des meubles ordinaires auxquels continuera d'être appliquée la maxime : Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque.

#### ART. 138.

Puisqu'on peut hypothéquer un navire désarmé, c'est-à-dire incomplet, il est logique qu'on puisse hypothéquer aussi un navire en construction, comme on peut hypothéquer une maison inachevée. Cette disposition est, en outre, conforme à celle du n° 11 de l'article 4 qui accorde un privilège pour les sommes avancées pour la construction d'un navire. Aussi l'article a-t-il été adopté sans observation.

#### ART. 139.

Comme pour les hypothèques sur immeubles, l'inscription sera faite par le conservateur des hypothèques ; seulement le navire, à la différence des immeubles, pouvant changer de place, être attaché tantôt à un port, tantôt à un autre, il a été reconnu que l'inscription de l'hypothèque maritime ne devait se faire qu'à un seul bureau, ce qui évitera les complications et les recherches multipliées pour s'assurer si un navire est, oui ou non, frappé d'hypothèque.

Anvers, comme étant le port le plus considérable, a été naturellement choisi ;

mais, pour donner à tous la même facilité, le Gouvernement s'est engagé à donner l'ordre au receveur des douanes à Ostende de transmettre sans frais au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers, tous les documents qui lui seraient remis aux fins d'inscription, de radiation et de mutation.

Cette solution a été acceptée par la Commission de la Chambre qui avait proposé d'abord la création de deux bureaux au moins pour recevoir ces déclarations. Vos Commissions vous proposent également de vous rallier à la proposition votée par la Chambre.

ART. 140.

Cet article reproduit, *mutatis mutandis*, l'article 83 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851. Nous n'avons pas d'observation à présenter sur l'article 140; seulement nous déclarons nous rallier à l'opinion émise à la Chambre par M. le Ministre de la Justice et par M. le Rapporteur de la Commission, à savoir que la loi sur l'hypothèque maritime, étant une loi spéciale, en cas de doute ou de silence de cette loi, il faut s'en référer aux principes généraux consignés dans la loi de 1851.

ART. 141 et 142.

Reproduction du dernier paragraphe de l'article 83 et de l'article 81 de la loi du 16 décembre 1851.

ART. 143.

D'après le projet, l'inscription ne conservera l'hypothèque que pendant trois ans, au lieu de quinze comme la loi le porte pour les immeubles. (Art. 90 Loi de 1851).

Les effets de l'inscription doivent-ils être conservés sans limite, ou convient-il de les limiter à un certain temps? La loi civile a adopté ce dernier système qui avait été abandonné sous le royaume des Pays-Bas par la loi du 22 décembre 1828, mais auquel on est revenu par la loi du 12 août 1842, à la suite des inconvénients nés sous la législation de 1828, — inconvénients signalés dans le rapport fait à la Chambre par M. de Behr le 14 mars 1842.

Nous croyons inutile de revenir sur cette question que nous considérons comme définitivement décidée par la logique et l'expérience, il reste seulement à examiner quel délai il convient de fixer pour le renouvellement.

En général, les affaires commerciales ne comportent pas une durée aussi longue que les affaires civiles, et on ne peut guère supposer qu'un créancier, vu la nature périssable de l'objet hypothéqué, laisse écouler de nombreuses années avant de réclamer le règlement de son compte; il nous paraît donc qu'il y a lieu d'abrégier les délais et d'épargner ainsi au débiteur les embarras et les frais de main-levée et de radiation.

Vos Commissions vous proposent en conséquence d'adopter l'article qui consacre le délai de trois ans.

ART. 144.

Cet article, dans le premier paragraphe, reproduit le principe de l'article 26 de la loi du 20 mai 1872, sur la lettre de change; le 2<sup>e</sup> paragraphe rappelle les précautions prises dans l'intérêt des tiers par l'article 5 de la loi du 16 décembre 1851. Ces deux dispositions, dont l'expérience a prouvé la bonté, n'ont pas besoin

de justification. Nous mentionnerons seulement cette déclaration faite à la Chambre et à laquelle nous nous rallions, à savoir que la règle adoptée par la loi du 20 mai 1872, sera applicable, en matière d'hypothèque maritime, à tous les cas prévus par la dite loi. (Discours de M. Dupont et de M. le Ministre de la Justice, 30 avril 1878, p. 751.)

ART. 145 et 146.

Reproduction des principes consacrés par les articles 87 et 92 de la loi du 16 décembre 1851.

ART. 147.

Un acte de consentement sous seing privé suffit pour faire opérer la radiation de l'inscription hypothécaire ; c'est la conséquence logique des dispositions qui permettent de constituer l'hypothèque par un acte de cette nature, et qui reconnaissent au simple endossement d'un effet négociable garanti par une hypothèque le pouvoir d'opérer la transmission de ce gage hypothécaire.

ART. 148.

Reproduction du 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article 127 de la loi de 1851.

ART. 149.

Le 1<sup>er</sup> paragraphe de cet article ne peut soulever aucune objection.

Le 2<sup>e</sup> paragraphe est relatif au paiement de l'assurance.

Il convient d'abord de rappeler que les dispositions du titre X de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances sont, sauf dérogations spéciales, applicables aux assurances maritimes (Art. 3). Nous avons donc uniquement à examiner les règles spéciales qu'établit ce 2<sup>e</sup> paragraphe.

Le navire, quoique hypothéqué, restant meuble, ce n'est pas la loi de 1851 qu'il faut consulter, c'est la loi de 1874 qui serait applicable s'il n'y était pas dérogé. L'article 7 de cette loi porte : « Lorsque des objets mobiliers ont été assurés, le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur, s'il n'a pas été formé d'opposition entre ses mains. »

On conçoit la nécessité de l'opposition en cas d'assurance sur meubles ordinaires non susceptibles d'hypothèque, mais pour un navire il n'en est pas ainsi, et l'assureur peut être à l'abri de toute réclamation ultérieure en ne payant l'indemnité que sur la production d'un certificat hypothécaire qu'il peut facilement se procurer ; de cette manière le créancier dont le droit est établi par l'inscription sur un registre public, ne sera obligé à faire aucune notification ni opposition : l'inscription hypothécaire en tiendra lieu.

En cas d'avarie, des difficultés peuvent surgir entre l'assureur et l'assuré, et le règlement de ces avaries devant déterminer le montant de l'indemnité à payer, intéresse le créancier hypothécaire auquel l'article accorde avec raison le droit d'intervenir pour la conservation de ses droits. (Voir Rapport de M. Le Cesne qui justifie cette intervention. *Journal Officiel français*, 11 juillet 1877.)

L'article 10 de la loi de 1851 exige pour que l'indemnité ne soit pas affectée au paiement de créances privilégiées ou hypothécaires, qu'elle soit employée

*par l'assuré* à la réparation de l'objet assuré; l'article qui vous est soumis omet la condition exigeant que l'application de l'indemnité à la réparation du navire soit faite par l'assureur lui-même. La chose évidemment la plus urgente et qui, par cette raison, doit jouir d'un privilège, c'est la réparation du navire en cas d'avarie; dès lors il est juste et utile que l'indemnité serve à cette destination, peu importe par qui les réparations aient été ordonnées.

Vos Commissions vous proposent l'adoption de l'article.

ART. 150 et 151.

Ces articles contiennent des dispositions semblables à celles des articles 110 et 113 de la loi de 1851.

ART. 152.

Cet article n'oblige pas, contrairement à l'article 832 du Code de procédure civile, le surenchérisseur à donner caution; déjà cette obligation a été supprimée par l'article 585 de la loi du 18 avril 1851 sur les faillites, sans que l'expérience ait révélé le moindre inconvénient résultant de cette dispense.

ART. 153, 154 et 155.

Adoptés sans observations.

TITRE VI.

**Du contrat à la grosse.**

ART. 156.

Le prêt à la grosse est un contrat aléatoire par lequel une personne prête à une autre une certaine somme sur des objets exposés à des risques maritimes, avec convention que si ces objets arrivent heureusement, le prêteur sera payé de son capital et des intérêts promis, appelés : profit maritime, mais que si, par accident de mer, les objets périssent en tout ou en partie, ou sont détériorés, les droits du prêteur seront limités au prix que pourront produire la vente des dits objets. (Pardessus, *Cours de droit commercial*. t. II. p. 142).

Le Code de commerce autorisait ce prêt d'une manière générale, le Projet ne le permet qu'au capitaine, et seulement pour subvenir soit à des dépenses de réparation ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison, soit pour remplacer des objets perdus par accident de mer. Ce prêt frappant d'un privilège les objets sur lesquels l'emprunt est fait, détruisait en partie les effets et les avantages de l'hypothèque maritime dont nous avons reconnu l'utilité; c'est donc avec raison qu'on vous propose de ne permettre ce contrat qu'au capitaine et, dans des cas extraordinaires, il convient en effet, dans l'intérêt de tous, de donner au capitaine une grande facilité pour pouvoir commencer ou continuer le voyage entrepris.

Cette limitation n'apportera, du reste, aucune perturbation dans les opérations du commerce maritime, les emprunts à la grosse n'ayant presque jamais lieu dans les circonstances ordinaires.

Le paragraphe de l'article 156 exige en outre pour le validité de ce contrat, l'autorisation du pouvoir compétent; il n'est donc pas à craindre que le capitaine abuse de la faculté exceptionnelle que lui donne le § 1<sup>er</sup>.

ART. 157.

L'autorisation devra indiquer les objets sur lesquels le prêt est affecté.— Cette indication est indispensable, puisque le prêteur a un privilège sur ces objets; il faut aussi nécessairement que les marchandises sur lesquelles on veut emprunter soient chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt. Ce prêt n'est, en effet, qu'une mesure de salut imposée par la nécessité; il ne donne privilège que parce qu'il a conservé la chose: il faut donc que la chose existe pour donner naissance au privilège.

ART. 158.

Cet article, conforme à l'article 318 du Code de commerce, est la conséquence de l'article précédent qui exige un objet certain sur lequel puisse porter le prêt à la grosse.

ART. 159.

L'ordre de préférence fixé par cet article est le même que celui établi par l'article 323 du Code de commerce, et que faisait déjà pressentir l'article 191, n° 10, de ce Code.

Le motif de la disposition qui fait préférer l'emprunt fait pendant le dernier voyage, est que le dernier prêt est présumé avoir contribué à conserver le gage commun. (*Salvam fecit pignoris causam*, L. 6 ff. qui potiores. Delvincourt *Instituts de droit commercial*.)

ART. 160.

Même principe que dans l'article 320 du Code de commerce.

ART. 161.

Adopté sans observation; c'est l'application d'un principe de droit commun, réglant l'effet d'une mise en demeure.

ART. 162 et 163.

Reproduction des articles 313 et 314 du Code de commerce, avec la mention de la loi du 20 mai 1872, erronément indiquée sous la date du 20 avril.

ART. 164.

Reproduction de l'article 325 du Code de commerce.

ART. 165.

Le 1<sup>er</sup> paragraphe reproduit l'article 327 du Code de commerce.

Le 2<sup>e</sup> paragraphe décide, qu'en cas de naufrage, le payement des sommes

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

Il paraît juste, en effet, que les gens de l'équipage obtiennent leur paiement par privilège, et que le prêteur contribue aux frais du sauvetage qui a conservé sa garantie.

ART. 166.

Adopté sans observation.

ART. 167.

A la différence de l'article 330 du Code de commerce, les avaries simples ne sont pas mises à la charge du prêteur ; cette disposition se justifie parfaitement, car le prêteur ne doit évidemment contribuer qu'aux dépenses faites, dans l'intérêt général, pour les besoins de la navigation. Or les avaries simples n'étant pas dans ce cas, le prêteur ne doit pas y intervenir.

## TITRE VII.

### Des assurances maritimes.

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

ART. 168.

Cet article mentionne les objets qui peuvent être assurés ; il donne une énumération plus complète que celle de l'article 334 du Code de commerce. Il y ajoute notamment les loyers des gens de mer, addition dont les motifs ont été donnés à la Chambre le 8 février 1877, page 380 ; nous nous y référons.

Il faut, du reste, remarquer que ces indications ne sont pas limitatives, comme le prouve le dernier paragraphe de l'article qui permet d'assurer toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

ART. 169 et 170.

Reproduction textuelle des articles 336 et 338 du Code de commerce.

ART. 171.

A la différence de l'article 339 du Code de commerce, l'article proposé s'en rapporte aux règles ordinaires en matière de preuves, telles qu'elles sont fixées par la section II du présent titre. Nous réservons nos observations, s'il y a lieu, jusqu'à l'examen de ce titre.

ART. 172.

Cet article fixe, pour le cas où le contrat ne les détermine pas, les époques où commence et où finit le temps des risques, suivant la nature des différents objets assurés, il complète et améliore les dispositions des articles 328 et 341 du Code de commerce. Il ne soulève aucune objection.

ART. 173. 174 et 175.

Reproduction textuelle des articles 343, 344 et 345 du Code de commerce.

ART. 176.

Reproduction de l'article 347 du Code de commerce avec la suppression des mots : *les loyers des gens de mer*. Ces loyers pouvant maintenant être assurés aux termes de l'article 168, la nullité prononcée par l'article 347 du Code de commerce doit naturellement disparaître.

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

ART. 177.

Cet article reproduit, en le complétant, l'article 349 du Code de commerce, conformément à la loi du 11 juin 1874.

ART. 178.

L'article 350 du Code de commerce est modifié pour être mis en harmonie avec la loi du 11 juin 1874, d'après laquelle les risques de guerre ne sont pas compris dans l'assurance, à moins de mention spéciale.

Le § final reproduit la même règle.

ART. 179.

Cet article prévoit l'hypothèse où le cas de guerre, non prévu dans le contrat, se produit ; il déclare qu'alors le contrat est résilié. Toutefois, si le navire est déjà en mer, la résiliation n'aura d'effet que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra. Cette disposition est juste, car jusqu'à ce moment le navire a été exposé aux risques de mer.

Le voyage étant interrompu, la prime doit être en partie restituée ; cette restitution se fera en proportion de la route qui reste encore à parcourir.

La Chambre a voté l'article dans ce sens, et vos Commissions se rallient à cette opinion.

ART. 180.

Cet article n'établit qu'une présomption en faveur de l'assuré, réservant à l'assureur le droit de fournir la preuve que c'est par un fait de guerre que les marchandises assurées ont péri. L'assureur ayant contracté une obligation, ne peut en être dégagé que si le fait, qui fait disparaître sa responsabilité, est prouvé, et c'est évidemment à lui qu'il incombe d'administrer cette preuve.

ART. 181.

Les motifs de cette disposition ne sont pas indiqués dans le Rapport. Comment peut-elle se justifier ? Deux assurances sont contractées, l'une par des assureurs souscrivant les seuls risques de guerre, l'autre par des assureurs

francs de guerre et n'ayant garanti que les risques ordinaires; le contrat de ces derniers est résilié conformément à l'article 179, par suite d'un fait de guerre qui a modifié la condition de voyage. Pourquoi, en vertu de quel principe, les assureurs, qui n'ont garanti que les risques de guerre, doivent-ils, le fait de guerre se produisant, garantir aussi les risques ordinaires de l'assurance desquels ils ne s'étaient pas chargés? Nous attendrons à cet égard des explications avant de nous prononcer.

Il nous paraît, dans tous les cas, que l'assurance, s'étendant à des objets non prévus par le contrat, le taux de la prime d'assurance devrait être modifié.

ART. 182.

Pour bien établir que l'assureur ne peut être dégagé de son obligation que par le fait de l'assuré, l'article projeté contient une disposition dans ce sens. Vos Commissions y donnent leur complète approbation.

ART. 183.

Reproduction de l'article 352 du Code de commerce avec la suppression de la première disposition qui figure dans la loi du 11 juin 1874.

ART. 184.

D'après l'article 353 du Code de commerce, l'assureur n'était pas tenu de la baraterie du patron, sauf convention contraire; on propose d'invertir cette règle et de considérer comme maintenue, dans ce cas, la responsabilité de l'assureur, sauf convention contraire.

En fait, il n'y aura rien de changé, puisque les conventions contraires sont permises dans les deux hypothèses; mais on a été déterminé à faire de l'exception primitive la règle par la considération que, dans la pratique, on dérogeait toujours à l'article 353.

Toutefois, la règle de l'article 353 est maintenue, si le capitaine a été choisi par l'assuré; -- dans ce cas, en effet, il doit s'imputer les fautes de celui dans lequel il a volontairement placé sa confiance, mais il pourra se soustraire à la règle par une convention contraire, qui n'a rien de contraire à l'ordre public, puisque, en définitive, il ne s'agit pas de son propre fait, le seul dont il lui est défendu de décliner la responsabilité.

ART. 185 et 186.

Reproduction textuelle des articles 355 et 356 du Code de commerce.

ART. 187.

La nécessité d'une disposition nouvelle est annoncée par l'article 171.

L'article 187 reproduit la disposition de l'article 339 du Code de commerce, quant aux marchandises; il complète cet article en réglant les conditions de l'assurance pour les navires et les victuailles, etc., etc.

La valeur de ces objets sera établie au jour où les risques ont commencé,

tandis que la valeur des marchandises est établie au jour du chargement. C'est quant aux marchandises une dérogation à la règle générale qu'en matière d'assurances, la valeur doit s'entendre eu égard au temps où les risques ont commencé à courir, et cette dérogation est justifiée par les variations de prix que peuvent subir les marchandises avant le départ, tandis que les contractants sont censés avoir accepté la valeur existante au moment du contrat.

ART. 188.

Reproduction de l'article 357, avec la substitution des mots : *choses assurées*, à ceux-ci : *effets chargés*; substitution nécessitée par les changements introduits par l'article 187 qui s'occupe des effets du contrat d'assurance pour d'autres objets encore que pour les marchandises.

ART. 189, 190, 191, 192 et 193.

L'article 189 reproduit le premier paragraphe de l'article 358 du Code de commerce avec un changement de rédaction déjà précédemment justifié; les autres paragraphes sont supprimés, l'art. 13 de la loi du 11 juin 1874 réglant ces objets

Les articles 190, 191, 192 et 193 fixent les règles des différentes assurances qui n'étaient pas admises par le Code de commerce.

D'abord, quant au profit espéré, l'évaluation dont sont convenues les parties fait loi; mais s'il n'y a pas de convention à cet égard, c'est au juge, dit le Rapport, qu'il appartiendra de décider: il ne peut, en effet, en être autrement bien que la loi ne le dise pas.

L'assurance des sommes prêtées à la grosse ne comprend pas de plein droit le profit maritime (Art. 191). Elle pourrait le comprendre si les parties l'exprimaient, mais le silence des parties à cet égard est interprété comme une exclusion du profit maritime et comme indiquant l'intention de ne faire assurer que la somme prêtée.

La disposition quant à l'assurance du fret, est clairement justifiée dans le rapport fait à la Chambre.

Il en est de même de l'assurance du prix de passage (pag. 95 et 96).

ART. 194.

Reproduction de l'article 361, avec un changement nécessité par des modifications déjà introduites.

ART. 195.

Le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article 364 est textuellement reproduit.

Au 2<sup>e</sup> paragraphe, relatif au voyage raccourci, le maintien de l'assurance est subordonné à la condition que le capitaine s'arrête dans un port d'échelles. Si le navire entre dans un autre port, des dangers non prévus peuvent se présenter, et il serait injuste que l'assureur eût à en supporter les conséquences.

Le dernier paragraphe ne dégage pas l'assureur des pertes et dommages antérieurs à la prolongation ou au changement du voyage. Jusque là, le contrat a été observé, il est donc évident que l'assureur est tenu. Il était peut-être même inutile de le dire.

ART. 196.

Les articles 365, 366 et 367 du Code de commerce sont remplacés par un article unique, qui exige, pour que l'assurance soit annulée, la preuve qu'avant la signature du contrat, l'assuré était informé de la perte, ou l'assureur informé de l'arrivée des choses assurées. La présomption est donc en faveur de la validité du contrat, ce qui est conforme aux principes, la fraude ne se présumant pas.

ART. 197.

Reproduction de l'article 368 du Code de commerce, sauf la suppression du dernier paragraphe faisant mention d'une poursuite correctionnelle éventuelle, poursuite impossible, le fait, quelque blâmable qu'il soit, ne constituant pas un délit.

ART. 198.

Reproduction textuelle de l'article 9 du Code de commerce.

SECTION III. — DU DÉLAISSEMENT.

ART. 199, 200, 201, 202.

Ces articles reproduisent les articles 369, 370, 371 du Code de commerce avec le seul changement des mots *effets ou objets assurés*, qui sont remplacés par ceux-ci : *choses assurées*, expression plus générale qu'a proposée la Commission extra-parlementaire.

Le délaissement qui est l'acte par lequel l'assuré abandonne à l'assureur la propriété de la chose assurée (Pardessus, t. 2 p. 267), n'a lieu que par exception et dans les seuls cas énumérés dans la loi.

Nous croyons inutile d'entrer à cet égard dans aucun détail ; les dispositions du Code actuel, auxquelles il n'est pas porté d'innovation, n'ont soulevé dans la pratique aucune réclamation, on peut donc purement et simplement les maintenir.

Le rapport fait à la Chambre contient en outre sur ces articles, des explications auxquelles nous nous référons.

ART. 203.

Cet article reproduit textuellement le § 1<sup>er</sup> de l'article 373 du Code de commerce.

Dans le § 2<sup>o</sup> au lieu de mentionner nommément certains endroits et ports, ce qui présentait l'inconvénient d'une nomenclature peut-être incomplète, on remplace ces mentions particulières par des expressions plus générales : *Afrique en deçà du Cap de Bonne-Espérance, Amérique en deçà du Cap Horn*.

Le fond n'est pas changé, mais la forme proposée est évidemment meilleure.

Le délai pour faire le délaissement, en cas de pertes subies dans les autres parties du monde, est réduit de deux ans à dix-huit mois. Cette réduction de délai, adoptée par la loi française du 3 mai 1862, est justifiée par la rapidité plus grande avec laquelle se font maintenant les voyages en mer.

Enfin, l'article supprime les cas de prise ; ce cas sera réglé dans un autre article que nous nous réservons d'examiner ultérieurement.

ART. 204.

Cet article, emprunté à la loi française, est nouveau ; il donne à l'assureur le droit de sommer l'assuré de se prononcer avant l'expiration du délai fixé par l'article précédent. On comprend l'intérêt de l'assureur de ne pas attendre que le temps ait achevé la destruction des objets à délaisser (Rapport sur la loi française). Mais l'intérêt de l'assuré est-il également sauvegardé ? Ne peut-il pas se faire qu'il n'ait pas eu le temps de prendre une décision en pleine connaissance de cause, impossibilité que suppose le délai qui lui est accordé par l'article précédent ? Toutefois, comme le délaissement est une mesure exceptionnelle tout en faveur de l'assuré, il paraît juste de le renfermer dans les plus étroites limites et de ne pas aggraver, par de longs délais, la position de l'assureur. Nous aurons encore une observation à faire à ce sujet lors de l'examen de l'article 210.

ART. 205

Cet article est nouveau ; il règle la position des parties en cas de réassurance. L'assureur qui a fait réassurer la chose délaissée, doit pouvoir effectuer un deuxième délaissement à son réassureur ; pour cela il lui faut un nouveau délai, le premier délaissement ayant pu être fait le dernier jour utile. Quels seront ces délais ? Ceux donnés à l'assuré primitif seront évidemment trop longs : l'intérêt du commerce ne permet pas de les prolonger, en quelque sorte indéfiniment. Pour sauvegarder ces deux intérêts, on propose de régler ces délais conformément à l'article 57 de la loi de 1872, sur la lettre de change.

Cette solution nous paraît logique et équitable.

ART. 206.

Reproduction de l'article 374 du Code de commerce, avec l'addition des mots : *sous peine de dommages-intérêts*, — mention à la rigueur inutile, puisque, comme le fait remarquer le Rapport (page 104), cela est de droit ; mais le rappel du principe n'ayant aucun inconvénient, vos Commissions ne s'opposent pas à cette mention.

ART. 207 et 208.

Reproduction des articles 375 et 376 du Code de commerce, avec l'abréviation des délais, conformément aux dispositions précédentes.

ART. 209.

Il s'agit de définir ce qu'il faut entendre par voyages de long cours. Le Code actuel (art. 377), avait indiqué les lieux où se faisaient ces voyages ; le Projet remplace cette nomenclature par l'indication des degrés de latitude et de longitude, ce qui constitue une circonscription plus géographique, comme le dit l'Exposé des motifs de la loi française, et ce qui empêche, en outre, toute erreur et toute omission dans l'indication des lieux.

ART. 210.

Reproduction de l'article 378 du Code de commerce.

Nous avons vu à l'article 204 que l'assureur, sans attendre l'expiration des délais, peut sommer l'assuré de faire le délaissement dans le délai d'un mois. Comment cet article peut-il se concilier avec l'article 210, qui permet à l'assuré de se réserver de faire le délaissement dans le délai fixé par la loi ? Il nous paraît que cette faculté donnée à l'assuré n'existe que pour le cas où l'assureur n'a pas usé du droit que lui reconnaît l'article 204. Si, au contraire, l'assureur a fait la sommation autorisée par cet article, le délai accordé à l'assuré se trouve réduit à un mois, malgré la réserve faite par celui-ci, en faisant la signification exigée par l'article 210.

Si telle n'est pas l'interprétation que doivent recevoir ces deux articles, il y aurait lieu de les amender.

ART. 211.

Quelques modifications sont apportées à l'article 379 du Code de commerce ; d'abord les mots : *choses assurées*, sont substitués à ceux-ci : *soit sur le navire, soit sur les marchandises*. Cette expression, plus générale, est d'accord avec les nouvelles dispositions de la loi, qui permettent l'assurance sur un plus grand nombre d'objets que ne le permettait le Code de commerce.

Ensuite, l'assuré ne sera plus obligé de faire connaître l'argent emprunté à la grosse, ce qui n'intéresse pas l'assureur.

Quant à l'hypothèque maritime, qu'il peut avoir intérêt à connaître, la publicité qui lui sera donnée, conformément aux dispositions qui vous seront ultérieurement soumises, donnera, à cet égard, à l'assureur des informations suffisantes.

ART. 212.

Suppression de la partie finale de l'article 380, portant : *il est tenu de payer les sommes empruntées nonobstant la perte ou la prise du navire*.

Cette mention est inutile, si l'assurance a porté sur les sommes, et, dans le cas contraire, l'assureur n'en est évidemment pas tenu.

ART. 213, 214.

Reproduction textuelle des articles 382 et 383 du Code de commerce.

ART. 215.

Reproduction de l'article 384 du Code de commerce, avec la substitution du terme de *deux ans* à celui de *quatre ans* pour l'extinction de l'engagement de la caution.

Cette abréviation de délai est motivée par les mêmes raisons qui ont fait introduire les autres abréviations déjà votées.

ART. 216.

Reproduction de l'article 385 du Code de commerce, avec la substitution des mots : *choses assurées*, aux mots *effets assurés*. Ce changement a déjà été expliqué à propos d'autres articles.

ART. 217.

Cet article est nouveau, il règle les effets du délaissement sur l'assurance de *profit espéré*.

L'assureur de ce profit ne peut avoir aucun droit sur la chose assurée par un autre, puisque, par le délaissement, la propriété de cette chose a passé à celui auquel le délaissement a été fait.

ART. 218.

Cet article modifie l'article 386 du Code de commerce comme conséquence de l'innovation précédemment admise qui autorise l'assurance du fret. En cas de délaissement, l'assureur du fret doit naturellement obtenir la partie de fret afférente à la partie sauvée du chargement, et l'assureur sur corps de navire n'y a aucun droit. (Voir Rapport de M. Vanhumbeéck, p. 110.)

ART. 219.

Cet article complète la disposition précédente, en réduisant dans d'équitables limites ce que l'assureur sera tenu de payer.

ART. 220.

L'article 387 du Code de commerce est modifié par l'addition des mots : *En cas de prise par corsaires ou ennemis*, à ceux d'*arrêt* de la part d'une puissance ; il y a lieu, en effet, d'assimiler ces deux cas.

Cette addition nécessite un changement de rédaction aux paragraphes 2 et 5.

Le délai pendant lequel le délaissement ne peut se faire, est motivé par l'intérêt de l'assureur, pour lui donner le temps d'agir afin de faire cesser l'arrêt ou la capture ; mais ce délai n'a plus de raison d'être, si la chose assurée a été jugée de bonne prise ou confisquée. Le dernier paragraphe proposé n'impose plus de délai dans ce cas à l'assuré, la perte étant dès lors certaine.

ART. 221.

Reproduction de l'article 388 du Code de commerce avec l'addition du mot : *capturées*, nécessitée par la modification introduite par l'article précédent.

ART. 222, 223, 224, 225, 226 et 227.

Reproduction textuelle des articles 387, 390, 391, 392, 393 et 399.

TITRE VIII.

De l'abordage.

ART. 228.

Lorsque deux navires se heurtent, ce qui, en terme de marine, se nomme abordage, qui devra supporter le dommage que ce choc a pu occasionner? Les

règles fixées par l'article 407 du Code de commerce sont en partie reproduites, en partie complétées, par l'article 228 et les articles suivants.

Le § 1<sup>er</sup> de l'article 228 mentionne non-seulement le cas fortuit, mais aussi la *force majeure*; les mots : *cas fortuit* ont toujours été compris dans ce sens, néanmoins il n'y a aucun inconvénient à adopter aussi l'expression proposée.

L'article 406 du Code de commerce disait que, dans ce cas, le dommage était supporté par celui des navires qui l'a éprouvé; l'article substitue à ce mot : *navires*, ceux-ci, *les choses*, expression qui comprend les marchandises. Telle était, évidemment, l'intention des rédacteurs du Code de commerce, mais, comme il pouvait y avoir doute à cet égard, nous approuvons l'addition proposée, déjà introduite dans les Codes allemand et hollandais.

Le § 2 maintient un principe de droit commun.

Le dernier paragraphe tranche, dans le sens de la jurisprudence, une question controversée. Il porte : « La présence des pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité établie par le paragraphe précédent. » C'est-à-dire, que la seule présence des pilotes à bord ne suffit pas pour exonérer le capitaine de toute responsabilité; il reste donc, dans tous les cas, responsable des fautes qu'il a pu commettre, mais si la faute a été commise par les pilotes, malgré le capitaine ou à son insu, la responsabilité sera naturellement encourue par l'auteur ou les auteurs de la faute.

ART. 229.

Application des principes ci-dessus énoncés, lorsqu'il y a faute commise à bord des deux navires.

ART. 230.

Cet article est adopté sans observations.

Le second paragraphe confirme ce que nous avons dit de la responsabilité du capitaine, à l'article 228.

ART. 231.

Cet article, conforme aux principes généraux, garantit les droits de tous les intéressés.

TITRE IX

**Des fins de non-recevoir et prescriptions.**

ART. 232.

Reproduction textuelle de l'article 435 du Code de commerce.

ART. 233.

Le 1<sup>er</sup> § est conforme à l'article 136 du Code de commerce, avec la mention que les jours fériés ne comptent pas dans le délai.

Un paragraphe est ajouté pour trancher la question suivante, sur laquelle existait des versions différentes : si l'abordage a causé la perte entière du navire, faut-il également réclamer dans les vingt-quatre heures, comme en cas de simples dommages causés par l'abordage ?

D'après le Projet, le délai sera d'un mois si l'abordage a causé la perte entière du navire; c'est la disposition de la loi française. Nous croyons devoir vous en proposer l'adoption.

En cas de simples dommages, il importe de les constater de suite, de crainte que, d'autres avaries survenant, on ne les attribue erronément au premier abordage, mais cette crainte ne peut pas exister quand le navire entier a péri, et, pour ce cas, il est juste de ne pas frapper d'une fin de non-recevoir presque immédiate le capitaine, si fortement éprouvé par la perte de son navire.

ART. 234.

Cet article nouveau est emprunté à la loi française; les motifs à l'appui donnés en France, sont reproduits dans le rapport fait à la Chambre des Représentants (page 118); nous croyons pouvoir nous y référer.

ART. 235.

L'article 432 du Code de commerce fixait pour la prescription le délai de cinq ans. La nouvelle loi sur les assurances a réduit ce délai à trois ans. On propose d'adopter le même terme pour le contrat à la grosse, le contrat d'hypothèque maritime et la charte partie; il nous paraît qu'il n'y a aucun motif d'établir pour ces divers contrats une prescription différente. Seulement l'article fait courir la prescription, s'il s'agit de prêt à la grosse ou d'hypothèque maritime, du jour où la créance est devenue exigible, ce qui est conforme aux principes.

Quant à la charte partie, le point de départ de la prescription est le jour où le voyage est terminé; c'est, en effet, à dater de ce moment que l'action peut s'ouvrir.

ART. 236.

Reproduction de l'article 433 du Code de commerce, sauf en ce qui concerne la prescription des actions relatives à la construction des navires qui, à raison de leur importance, sont placées sous la règle commune.

**Disposition transitoire.**

ART. 237.

Adopté sans observation.

Nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du Projet de Loi, avec les amendements indiqués au présent rapport.

*Le Président-Rapporteur,*  
Baron D'ANETHAN.

**Articles adoptés par la Chambre des Représentants.**

**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. 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 par 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 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. 40.**

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

**Amendements proposés par les Commissions du Sénat.**

**ART. 20.**

Comme ci-contre.

*Est assimilé au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.*

**ART. 24.**

Comme ci-contre.

Comme ci-contre.

Comme ci-contre.

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. (Suppression des mots : *ou leur quote-part dans les avaries.*)

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

*Dans les deux cas, ceux qui auront fait décharger leurs marchandises, devront payer leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au moment du déchargement.*

**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. 65.

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

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 à de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

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. 103.

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

Il indique :

Le nom et le domicile du chargeur ;

*Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite.*

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. 65.

Toutes les dispositions relatives aux salaires, au rapatriement ainsi qu'au traitement et au pansement des matelots malades ou blessés, sont d'ordre public.

ART. 66.

Comme ci contre.

*Si avant le départ du navire les marchandises indument chargées n'ont pas été mises à terre, ceux qui les auront fait charger paieront pour les marchandises un fret double de celui qu'ils auraient eu à supporter, si elles avaient été chargées avec le consentement des propriétaires, sans préjudice à de plus amples dommages et intérêts, s'il y a lieu.*

ART. 68.

Comme ci-contre.

*En cas de contravention, le dernier paragraphe de l'article 66 sera applicable au capitaine.*

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. 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.

Si la relâche est motivée par *des 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. 128.

*Le capitaine n'a droit qu'à la moitié du prix du passage, si, quinze jours avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat; passé ce délai, sans renonciation, le prix entier du passage est dû.*

Comme ci-contre.

