

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 20 DÉCEMBRE 1907.

Rapport de la Commission de la Justice, chargée d'examiner le Projet de Loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure.

(Voir les n^{os} 79, session de 1900-1901, — 224, session de 1902-1903, — 60, 73, 117, 149, 174, session de 1904-1905, — 5, 11, 13, 19, 23, 26, 47 et 55, session de 1907-1908, de la Chambre des Représentants, — 22, session de 1907-1908, du Sénat.)

Présents : MM. DUPONT, Président ; BRAUN, DEVOLDER, le Comte GOBLET D'ALVIELLA, le Baron ORBAN DE XIVRY et PICARD, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet adopté par la Chambre à l'unanimité et soumis au Sénat semble, à première vue, ne pas être d'une compréhension aisée.

Il modifie en de nombreuses dispositions la législation actuelle et il en résulte les inconvénients qui accompagnent inévitablement l'opération difficile consistant non seulement dans la modification du fond de la loi mais dans celle des divisions et du numérotage.

Le cas actuel est assurément un exemple significatif de cette manière de faire.

Mais dès qu'on en a pénétré le mécanisme, le projet apparaît une des bonnes lois produites par notre appareil législatif, sérieusement étudiée par tous ceux qui s'en occupèrent, remaniée par M. le Ministre de la Justice avec ingéniosité, science, esprit pratique et sans parti pris chaque fois que des modifications opportunes lui furent signalées.

L'historique a été fait en détail par le Rapporteur de la Chambre, M. Segers, en tête de son premier rapport (du 24 juillet 1903, n° 224, pp. 4 à 8) et par M. le Ministre de la Justice dans le discours très précis par lequel il a ouvert la discussion générale à la séance du 21 novembre 1907 (*Ann. parl.*, pp. 45 et s.).

Cet historique se caractérise en ce qu'on ne pensait d'abord qu'à une loi étendant à la navigation intérieure l'hypothèque maritime et l'abandon,

pour permettre, disait-on, le développement de nos constructions de batelage et donner à leurs armateurs un double outil indispensable.

Voici, en résumé, les principaux faits de ce passé :

1° En 1891, pétition de la Société des armateurs et constructeurs des bateaux belges d'intérieur. C'est le point de départ, il y a plus de seize années !

2° Le 23 juillet 1891, M. De Decker, député d'Anvers, attire l'attention de la Chambre sur les fins de cette pétition, qui ne concerne que la navigation d'intérieur dite fluviale.

3° Alors s'ouvrit malheureusement une période d'environ dix années, émaillée de dissolutions des Chambres (transformation du régime électoral), durant laquelle la réforme, quelque urgente qu'elle fût, sommeilla oubliée.

4° En 1901 commence une nouvelle période, qui devait durer (au moins sept ans, et qui va s'achever, espérons-le, par le vote approuvé du Sénat. Le 30 janvier, MM. Delbeke, Beernaert et Vanden Broeck font une proposition de loi portant révision des dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon maritime (n° 79).

5° Le 12 octobre 1901, mémoire de la Chambre de commerce d'Anvers relatif à l'hypothèque fluviale et à l'hypothèque maritime. On y demande d'établir la première et d'améliorer la seconde. Outre cette communication officielle, il fut envoyé au Gouvernement et aux Chambres des rapports nombreux, sur le même objet, par la Société des ingénieurs et des industriels.

6° Le 23 juillet 1903, premier rapport de M. Segers, sur le projet de MM. Delbeke et consorts (n° 224).

7° Le 17 janvier 1904, les Ministres Comte de Smet de Naeyer et Vanden Heuvel déposent, avec exposé des motifs, un projet embrassant cumulativement la navigation maritime et la navigation intérieure (n° 60).

8° Le 17 mai 1905, second rapport de M. Paul Segers, sur ce nouveau projet qui devint la base des débats (n° 174).

9° Aux séances des 14 mars et 7 avril 1905, trois amendements sont déposés (nos 117 et 149).

10° Discussion, en novembre 1907, à la Chambre (*Ann. parl.* des 21, 22, 27, 28 novembre) et dépôt de seize nouveaux amendements (nos 11, 13, 19, 23, 47 et 55).

11° Le 12 décembre 1907, il y a huit jours, adoption par la Chambre au second vote, à l'unanimité des 117 membres présents.

12° Présentement le Sénat est saisi du projet et est sollicité d'en amener la mise en vigueur au plus vite.

Nous avons actuellement une loi maritime du 21 août 1879, constituant le livre II du Code de commerce, et contenant neuf titres parmi lesquels le premier traite, en six articles, des navires et autres bâtiments de mer, et le cinquième, en vingt et un articles, de l'hypothèque maritime. Il ne s'occupe pas des bateaux d'intérieur.

Le projet, en son **article premier**, propose l'abolition complète de ces deux titres et leur remplacement par quarante-cinq articles nouveaux, ne formant qu'un seul titre divisé en quatre chapitres portant respectivement les qualifications suivantes :

1. Des navires et de leur immatriculation.
2. De la publicité des droits réels concédés sur les navires.
3. Des privilèges et hypothèques maritimes.
4. De la publicité des documents hypothécaires et de la responsabilité des conservateurs.

L'immatriculation, que le projet étend des navires de mer aux bateaux d'intérieur, aboutit à la création d'un véritable catalogue public de ces deux catégories de bâtiments, où les intéressés pourront se renseigner aussi aisément sur leur situation juridique qu'ils peuvent aujourd'hui se renseigner sur leur état de navigabilité en consultant le registre du bureau *Veritas*. Ce n'est plus le catalogue des *propriétaires* qu'on établit, comme pour l'hypothèque terrestre, c'est celui des *propriétés*. On considère les biens et non les personnes. Ce sont les premiers qu'on met en vedette.

Au point de vue pratique des recherches, ce système paraît beaucoup plus expédient et commode pour l'appréciation des crédits à solliciter ou à accorder avec hypothèque sur les navires et les bateaux, que celui qui considère ceux à qui ils appartiennent.

L'immatriculation n'est pas *obligatoire* (art. 3 sous l'art. 1^{er}), contrairement à ce qui a lieu dans les autres pays sauf la Hollande. Le catalogue risque donc d'être incomplet. N'est-ce pas un inconvénient ? M. le Ministre de la Justice s'en est expliqué à la séance du 21 novembre (*Ann. parl.*, p. 48, col. 2). Le second rapport de M. Segers était d'un avis contraire (n° 174, pp. 8, etc.), mais son auteur n'a pas insisté (*Ann. parl.*, p. 70, col. 2).

D'autre part, il n'est pas question dans le projet des *Marques* à inscrire sur la coque des bâtiments pour mieux les identifier. D'autres pays l'exigent. Cette question se rapporte plutôt à la loi sur les lettres de mer (20 septembre 1903, en Belgique).

Un livre récent d'un avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, M. Hervy Cousin, *Nos Marins*, expose, en ce qui concerne l'absence d'une marque analogue à la marque anglaise *Plimsol* et la surcharge des navires belges, des considérations pathétiques qui montrent l'urgence d'une réforme.

Nous signalons ce point à la sollicitude de M. le Ministre de la Justice.

L'article 2 du projet, qui se subdivise en huit articles, s'occupe de l'abandon.

L'abandon se justifie par l'utilité qu'il y a à ne pas infliger à un propriétaire de navire ou de bateau la ruine possible de tout son patrimoine à l'occasion de ce qui arrive à un seul de ses bâtiments. On ne lui impose, de temps immémorial, que l'obligation d'abandonner celui-ci dans

l'état où il se trouve, fût-ce au fond des eaux, à l'état d'épave, moyennant quoi il est libéré de toutes les responsabilités pour lésions matérielles ou corporelles auxquelles son navire a pu donner lieu. On l'exprime d'une façon plus ou moins exacte en disant qu'un armateur n'est responsable que sur sa fortune de mer et non sur sa fortune de terre.

Ce régime fut considéré de tout temps comme indispensable pour ne pas diminuer, chez les armateurs, l'envie de courir les risques de la navigation sur l'« élément perfide ».

Aujourd'hui, l'opinion commune est qu'il faut donner le même encouragement et le même avantage à la navigation fluviale.

Cette extension aux bateaux d'intérieur d'une règle applicable jusque-là seulement aux navires de mer était à l'origine, c'est-à-dire en 1891, le double objet que seul, avec l'hypothèque, on se proposait de modifier.

Une disposition nouvelle caractéristique est celle de l'article 47 (sous l'art. 2), qui permet au propriétaire de remplacer l'abandon du bâtiment par le paiement de la valeur du navire ou du bateau à la fin du voyage ou par 200 francs par tonne de jauge brute (c'est l'innovation), s'il a des raisons pour préférer conserver son bâtiment.

L'article 6 propose d'ajouter, au même livre II de notre Code de commerce, un titre qui prendrait le n° IX, comprenant neuf articles, relatifs non plus aux *navires* de mer, mais à ces *bateaux* destinés à naviguer habituellement dans les eaux intérieures dont nous venons de parler.

L'un de ces articles, celui qui porte le n° 261 dans la nouvelle numérotation prescrite par le projet, est celui qui applique à ces bateaux les dispositions relatives aux navires de mer, en ce qui concerne les privilèges et l'hypothèque; un autre, numéroté 262, est celui qui leur applique ce qui est relatif à l'abandon.

L'article 3 du projet vise le titre IX de la loi de 1879, qui traite des fins de non-recevoir et des prescriptions et les organise avec quelques nouveautés qui paraissent pratiques.

L'article 5 est une disposition transitoire relative aux actes d'hypothèques transcrits sous l'empire de la loi de 1879.

L'article 4 traite du nouveau numérotage des articles, dérivant des modifications adoptées. Pure question de mise en ordre qu'il importera de traduire en fait le plus tôt possible.

Ce qui précède, à savoir l'immatriculation, la meilleure organisation de l'hypothèque, l'abandon, et l'application des règles relatives à l'immatriculation, à l'hypothèque et à l'abandon aux bateaux d'intérieur, constitue la partie la plus neuve, la plus intéressante et la plus importante du projet.

Ce sont des réformes marquant un progrès sollicité par tous ceux qui s'occupent de la double catégorie des navires de mer et des bateaux d'intérieur; elles ont reçu l'approbation unanime des négociants, des économistes, des jurisconsultes.

On se l'explique aisément quand on considère que l'hypothèque n'est qu'un moyen de mobiliser un bien qui, sans cette combinaison juridique ingénieuse, le rendrait indisponible en la forme argent, de telle sorte qu'un propriétaire de navire ou de bateau pourrait être très riche tout en ayant sa bourse vide.

Ces vérités sont si banales qu'il est superflu d'y insister. Elles tiennent à l'organisation du crédit en une de ses formes les plus pratiques, transformation d'un bien matériel en monnaie sans en perdre la propriété.

Ce qui fit longtemps obstacle à cette réforme si utile, c'était l'idée que jamais *un meuble* ne pouvait juridiquement servir de base à une hypothèque. Alors que la moindre cabane en était susceptible, le plus gros navire du monde n'y pouvait, au contraire, donner lieu, parce qu'il était *mobile*!

Il n'est peut-être pas superflu de faire remarquer que cet avantage juridique, qui constitue un véritable *contrat d'entraide* de prêteur à emprunteur, ne peut produire toute son utilité que s'il est maintenu dans des limites raisonnables, on peut ajouter fraternelles, et que si l'on en use *civiliter*, comme disaient les Romains, pour tous les droits; limites où les garanties données au prêteur et au taux de l'intérêt qu'il réclame sont obtenues et exercées avec modération. Si elles deviennent excessives, c'est la dénaturation du contrat d'entraide en *contrat de dépouillement* par l'expropriation forcée à vil prix; le but social de la loi est retourné et manqué, ce qui, malheureusement en fait, ne se produit que trop souvent.

Il est fâcheux qu'on ne puisse compléter une législation sur l'hypothèque par une législation empêchant ces abus qui tiennent à la vieille et si difficilement soluble question de l'usure.

Un point qui mérite d'être signalé est réglé par l'article 23 sous l'art. 1^{er} du projet; il réduit à *quatre* les privilèges sur les navires et les bateaux.

L'article 4 de la loi du 21 août 1879 en établissait *quinze*. Cette énumération considérable avait pour conséquence d'annihiler parfois l'émolument de l'hypothèque.

Pour éviter cet inconvénient, on est parti de cette idée que, lorsque le créancier jusqu'à présent privilégié pouvait se procurer une garantie équivalente de son droit en contractant *une assurance*, il n'y avait pas lieu de lui accorder par surcroît un privilège. S'il ne s'assure pas, c'est qu'il est négligent et il n'a qu'à s'en prendre à lui-même.

Les quatre privilèges maintenus sont ceux que le Comité maritime international, qui fonctionne depuis plusieurs années avec la collaboration très active et très savante de M. Louis Franck, son secrétaire général, avocat du Barreau d'Anvers et député, a, dans sa session dernière à Venise, consacrés. C'est une combinaison juridique ingénieuse dont l'initiative revient à l'un des assureurs les plus réputés de notre métropole commerciale, M. Charles Lejeune.

Tel est le mécanisme du Projet de Loi et sa portée éminemment utile.

Si l'on pouvait lui faire un reproche ce serait peut-être la prolixité de sa rédaction.

Il semble à sa lecture qu'on ait voulu faire un Code spécial dans lequel on introduisait non pas simplement ce qui était vraiment nouveau, mais des règles de droit commun qu'à la rigueur on eût pu passer sous silence. Si cette méthode devait être adoptée pour toutes les lois, on verrait trop souvent revenir les mêmes principes et les mêmes règles usuelles.

Est-ce un avantage, est-ce une imperfection? Le choix entre les deux appréciations est difficile et ce qu'on peut objecter à cet égard ne suffit pas pour faire des remaniements à un projet bon en lui-même et impatientement attendu.

Le système parlementaire, avec la multiplicité de facteurs qui interviennent dans la confection des lois, met, on peut le dire, un obstacle à ce qu'on arrive à des textes irréprochables. On peut, du reste, signaler que même le Code Napoléon n'échappe pas à un tel reproche. Le désordre de ses dispositions est célèbre et a été mis en plein relief par le travail de remaniement auquel s'est livré, dès 1808, Zachariæ de Lingenthal. On sait aussi que les textes de ce Code, quoique rédigés par d'excellents Français, voire par des académiciens, sont à ce point approximatifs que sur les 2,281 articles qui le composent, il y a une moyenne de 500 controverses classiques! C'est assurément un motif, pour les Belges, de ne pas se décourager et, pour les législateurs, de ne pas chercher l'absolu. Nous pensons donc qu'on fera sagement d'admettre les rédactions du projet, à moins qu'il n'apparaisse quelque imperfection trop grave qui nous aurait échappé. En pareille occurrence le sens commun mérite plus d'égards que la syntaxe rigoureuse.

L'examen des articles a été fait dans l'Exposé des motifs du 17 janvier 1904 (n° 60).

On peut aussi, à cet égard, consulter le second rapport de M. Paul Segers (n° 174) qui, il est vrai, concerne un projet arrêté par la Commission, comprenant 111 articles, plus étendu que celui que la Chambre a finalement adopté. Ce dernier se rapproche presque complètement du projet du 17 janvier 1904 présenté par le Gouvernement.

Il serait fastidieux de reproduire ici ce qui fut dit alors. Nous ne croyons pas qu'il y ait des observations significatives à y ajouter. Ce serait allonger

sans fruit un Rapport, alors que souvent les documents de ce genre ne sont que trop surchargés et risquent de défier la lecture.

Du reste, sur les rares questions qui prêtent à controverse, il n'y a pas de considérations décisives pour préférer une autre solution que celle qui a été admise par la Chambre.

Il n'y eut sur ce projet, qui comprend environ soixante-dix articles, que dix-neuf amendements, trois en 1905, le surplus en 1907 au cours de la discussion.

C'est assurément très modéré vu le nombre des articles, et on peut s'en féliciter, étant donnée la fièvre qui sévit d'ordinaire.

Ces amendements n'ont, en général, porté que sur des points secondaires et nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de les examiner un à un.

Nous signalons pourtant celui proposé à l'article 46 par M. Standaert, député de Bruges. Il visait le cas de lésions corporelles ou de mort d'homme engageant la responsabilité du propriétaire du bâtiment. Il restreignait la faculté d'abandon en imposant, en pareil cas, à ce dernier une responsabilité spéciale, ne pouvant toutefois dépasser, valeur comprise du bâtiment abandonné, 150 francs par tonne de jauge brute.

Cet amendement donna lieu à une discussion approfondie et très intéressante. (*Ann. parl.*, pp. 52 et s., pp. 59 et s. et surtout pp. 92 et s.) Il fut retiré par son auteur, sur la déclaration faite par le Ministre que la matière obtiendrait prochainement une législation spéciale. Acceptons-en l'augure.

Durant les débats à la Chambre, il n'y eut de discussion étendue que sur deux points, d'abord l'amendement proposé puis retiré de M. Standaert dont nous venons de parler, ensuite la *définition* du navire et celle du bateau, choses très simples à première vue, mais qui se compliquent dès qu'on les creuse.

Cette dernière difficulté fut abordée à deux reprises, à la séance du 21 novembre et à celle du 28. Elle aboutit aux textes transactionnels et complémentaires l'un de l'autre des articles premier (sous l'article premier) et 260 (sous l'article 6), ainsi conçus :

ARTICLE PREMIER. — Sont considérés comme *navires*, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

ART. 260. — Sont considérés comme *bateaux* les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation, et tous les bâtiments qui ont moins de 25 tonneaux de jauge brute.

Ces deux définitions sont pratiques quoiqu'elles ne soient pas absolument logiques.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler notre ancienne législation nationale sur la matière de l'hypothèque maritime, ne fût-ce que pour mieux rattacher notre œuvre législative à nos traditions, ce qui est trop souvent négligé. N'est-ce pas là surtout qu'on peut espérer trouver le vrai sens de nos mœurs et les vraies inspirations juridiques que nous devons respecter en les adaptant aux nécessités modernes ?

Nous signalons à cet égard, à l'attention des chercheurs, les nos 336 et 456 du livre récent de M. Léon Hennebicq, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, professeur de droit à l'Université Nouvelle, intitulé : *Principes de Droit maritime comparé*. On y verra notamment ce que contenaient à cet égard les Coutumes d'Anvers, de Bruges, de Middelbourg et la façon dont elles organisaient les *waterbrieven*. On croit souvent que notre droit maritime ne fut jamais qu'une importation étrangère. Pour qui étudie nos sources nationales, il apparaît promptement qu'en beaucoup de ces matières nous avons été des prédécesseurs et tout au plus les contemporains des autres nations. La lecture de l'ouvrage ci-dessus est, à cet égard, convaincante.

Il est intéressant, en ce qui concerne l'hypothèque, de rappeler les applications analogiques, à la propriété des navires et à leur hypothèque, de l'*Act Torrens*, actuellement généralisé en Australie pour les hypothèques sur la propriété foncière. Le projet s'en rapproche. Mais pour le côté *circulatoire* du titre formant ce qu'on peut nommer l'*état civil* du navire ou du bateau, on eut, peut-être, pu aller plus loin. Citons sur cet *Act* une étude de M. Troisfontaines, avocat à la Cour d'appel de Liège, publiée au *Journal des Tribunaux* de 1889, col. 369 et suivantes.

Exprimons le désir que, pour toutes les réformes législatives, il soit désormais toujours fait en Belgique une étude préalable du *Droit comparé*. Ne conviendrait-il pas que, par les soins du Gouvernement, un tableau fût chaque fois dressé en ce sens ? Rien n'est plus salubre pour arriver, entre nations de même civilisation, à une législation exprimant le progrès en sa forme accessible pour l'époque (1).

Nous nous sommes risqués à annexer au présent rapport un tableau comparatif réalisant ces desiderata pour un fragment du projet de loi actuel, afin de montrer comment on pourrait agir à l'avenir afin de rendre plus efficace notre instrument législatif.

En terminant, il y a lieu de recommander particulièrement au Gouvernement l'intercalation aussi rapide que possible des textes nouveaux dans les textes anciens maintenus, de façon à constituer un Code maritime et fluvial complet et d'une consultation aisée.

Il y a quelque chose de déroutant à se trouver en présence de textes en

(1) Les recherches de notre honoré collègue M. Dupont sur la législation des huit heures pour les mines en sont un bon exemple (n° 5 de 1907-08, 6^e annexe). M. Braun prépare un travail analogue en ce qui concerne le projet de loi sur les automobiles. — (Note de M. Edmond Picard.)

la forme bizarre de six articles principaux qui se décomposent immédiatement en soixante-dix autres ou environ, formés en groupes variables avec des numérotages compliqués de nature à créer de constantes hésitations.

En conséquence de tout ce qui précède, la Commission de la Justice propose l'adoption pure et simple du Projet voté par la Chambre.

Le Rapporteur,
Edmond PICARD.

Le Président,
Emile DUPONT.

ESSAI DE DROIT COMPARÉ

(sans garantie de complète exactitude)

SUR

L'IMMATRICULATION DES NAVIRES

NOTA. — Les points d'interrogation indiquent que les renseignements ont manqué.

PAYS.	Obligation générale d'immatriculation.	Surveillance par les visiteurs de navires.	Certificat d'immatriculation.	Rémunération du certificat à la lettre de mer.	Marques et indications techniques sur les navires et les registres.	Mentions relatives à la propriété et aux parts.	Mentions des transferts de propriété.	Mentions des transferts d'autres droits réels.
1. Belgique (Projet de Loi soumis au Sénat)	Néant.	Néant	Oui	Néant	(Voir tableau spécial ci-annexé.)	Oui	Oui	Oui
2. Allemagne . . .	Obligation.	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
3. Espagne	Obligation.	?	Oui	?		Oui	Oui	Oui
4. États-Unis . . .	Obligation.	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
5. France	Obligation.	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
6. Grande-Bretagne	Obligation.	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
7. Italie	Obligation.	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
8. Norvège	Obligation.	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
9. Pays-Bas	Néant.	Néant	Oui	Néant		Oui	Oui	Oui
10. Russie	Obligation.	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
11. Suède et Danemark	Obligation.	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui

ANNEXE.

MARQUES		INDICATIONS TECHNIQUES
c'est-à-dire inscriptions sur la poupe ou la coque.		sur le registre.
Belgique Projet de Loi actuel.	La loi sur les lettres de mer (1903) ne prescrit que le nom du navire et du port d'attache.	Renvoi au certificat de jaugeage et description sommaire du bâtiment (Art. 1^{er} , art. 4).
Angleterre Code maritime.	1. Nom du navire et du port d'attache. 2. Numéro du navire. 3. Tonnage sur le maitre-bau. 4. Tirant d'eau.	Description complète et détaillée du bâtiment à la suite de l'inspection du « visiteur de navires ».
Allemagne Loi du 1 ^{er} janvier 1900.	Nom du navire. Port d'attache (art. 17).	Description sommaire (art. 7).
Espagne. Code de 1885.	?	Description détaillée (art. 22).
États-Unis. R. S. 4178, 4148, 4149, 4150.	1. Nom du navire. 2. Port d'attache. 3. Numéro du navire. 4. Tonnage. 5. Limite de charge.	Description détaillée par le « visiteur de navires ».
France. Loi de 1852.	1. Nom du navire. 2. Port d'attache. 3. Tonnage.	Description sommaire.
Italie. Lois de 1877-1886.	?	Description et visite.

Observation.

De ces deux tableaux il résulterait que si le projet belge fait quelques pas en avant, il n'assimile pourtant pas notre législation nouvelle à celle des autres nations, alors qu'en cette matière internationale, l'unité est très désirable. Nous ne semblons en accord complet qu'avec les Pays-Bas.

Des tableaux comparatifs analogues pourraient être établis en ce qui concerne l'Abandon, les Privilèges, les Bateaux d'intérieur, etc.