
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 AVRIL 1892.

Revision des dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans sa séance du 8 août 1891, la Chambre des Représentants a adopté les conclusions du rapport déposé au nom de la Commission permanente de l'Industrie dans la séance du 23 juillet précédent, tendant à l'introduction dans notre législation, de l'hypothèque fluviale et du bénéfice de l'abandon pour les armements fluviaux.

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations donne suite à cette proposition à l'appui de laquelle le rapport de la Commission, dont le texte est reproduit dans l'annexe ci-jointe, développe des considérations auxquelles le Gouvernement n'a rien à ajouter.

Il suffit, pour faire place dans notre législation aux deux principes nouveaux dont la Chambre a reconnu l'utilité, d'élargir la portée du texte de la loi du 21 août 1879 qui forme le Livre II du Code de commerce, en changeant les rubriques des titres I et V et en substituant l'expression générique « *Navires de commerce* » aux mots « *Navires de mer* », tant dans les dispositions comprises sous ces titres que dans l'article 7 du chapitre 1^{er} du titre II.

Ce système se trouve complété par l'introduction d'une disposition nouvelle instituant des privilèges sur les navires d'intérieur (art. 5^{bis}) et par une modification apportée à l'article 139 de la loi du 21 août 1879 relatif au bureau compétent pour la tenue du registre des inscriptions hypothécaires grévant les navires.

A l'égard des privilèges introduits, il a paru au Gouvernement que, pour assurer à la navigation fluviale la protection à laquelle elle a droit, il fallait non-seulement rendre les navires d'intérieur susceptibles d'hypothèque, mais encore faire une situation *privilegiée* aux créanciers dont le concours a servi à la mise en exploitation d'un bateau d'intérieur. Mais, dans le choix des créances qui

seront privilégiées sur les navires d'intérieur, de même que dans la détermination des conditions d'existence de ces nouveaux privilèges, il y avait lieu de tenir compte des conditions différentes dans lesquelles s'organisent les armements fluviaux et les armements maritimes, et dans lesquelles s'exercent les deux genres de navigation maritime et intérieure. De là les différences qui pourront être constatées entre les privilèges de l'article 4 et les privilèges de l'article 5^{bis} du projet de loi.

En ce qui concerne le changement introduit à l'article 159 précité, il a pour effet d'attribuer compétence, pour l'inscription, aux conservateurs des hypothèques, dans tous les arrondissements. Aux termes de la nouvelle disposition, l'inscription a lieu au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé, et, suivant l'article 2 du projet, les navires sont immatriculés au bureau des hypothèques, à Anvers, ou au bureau dans l'arrondissement duquel est situé le port d'attache, selon qu'il s'agit d'un navire de mer ou d'un navire d'intérieur. Dans ce système, le conservateur des hypothèques d'Anvers restera seul chargé des inscriptions relatives aux navires de mer. Les autres conservateurs ne seront compétents que pour les inscriptions relatives aux navires d'intérieur qui auront leur port d'attache dans leurs arrondissements respectifs. Ce port d'attache sera celui qui se trouve désigné dans la déclaration de propriété ou dans la déclaration de construction prévues aux nos I et III de l'article 2. Le choix du port d'attache, ainsi fait, demeure irrévocable pour toutes les inscriptions ou transcriptions ultérieures.

En même temps qu'il recherchait le moyen d'introduire dans la loi l'hypothèque fluviale à côté de l'hypothèque maritime, le Gouvernement a porté son attention sur les améliorations dont pouvaient être susceptibles les dispositions qui régissent l'hypothèque maritime elle-même.

L'expérience a fait découvrir dans cette partie de notre législation plusieurs lacunes importantes. C'est ainsi que le livre II du Code de commerce ne contient pas la définition des navires de mer, malgré l'importance pratique qui s'attache à la distinction entre ces navires et les navires d'intérieur. Les premiers, en effet, restent seuls soumis à la législation maritime pour toutes les dispositions que la loi à intervenir n'aura pas rendues applicables aux deux catégories de navires.

C'est ainsi encore que le législateur de 1879 n'a pas tranché la question importante de savoir quelle est, au point de vue de l'application des règlements de navigation, la loi applicable, celle du pavillon ou celle du territoire.

La loi maritime est également muette sur les conséquences du changement de nationalité, relativement aux droits antérieurs existant sur le navire.

Les articles 1^{er}, 1^{bis} et 6^{bis} du projet de loi ont pour objet de combler ces trois lacunes. Ces dispositions s'inspirent des résolutions adoptées par le Congrès international de droit commercial, qui s'est tenu à Bruxelles, en 1888. (Actes du Congrès, pp. 411 à 415.)

Un autre objet qu'il importe de régler, c'est la procédure à suivre en cas d'aliénation ou en cas d'hypothèque à consentir sur le navire, en cours de voyage. Les articles 2^{bis} et 155^{bis} du projet complètent, sur ce point, la législation actuelle.

Enfin, le Gouvernement a pensé que la nécessité d'une amélioration de la

législation maritime se faisait principalement sentir à l'endroit de l'organisation du système de publicité, suivant lequel l'état de la propriété navale doit se révéler aux tiers.

Le registre sur lequel sont transcrites les lettres de mer et le registre prévu par l'article 2 de la loi du 21 août 1879, contenant transcription des actes de vente des navires, sont aujourd'hui, avec le registre des inscriptions hypothécaires, les seuls documents auxquels le public puisse recourir. Ce système de publicité est évidemment incomplet. Il n'embrasse pas les navires en construction, bien que ceux-ci puissent faire l'objet de conventions hypothécaires, ni les navires construits qui ne sont pas encore livrés à la navigation, ni les navires qui n'ont été l'objet d'aucun acte translatif de propriété, non plus que les navires acquis par actes passés à l'étranger.

D'autre part, il n'existe pas, dans l'état de notre législation, de registre public concernant les navires d'intérieur.

Le système qui vous est proposé, en vue de remédier à cette situation, se compose d'une série de dispositions qui forment l'article 2 du projet.

Le Gouvernement ne peut que renvoyer au texte de ces dispositions qui s'expliquent d'elles-mêmes.

Le projet de loi laisse subsister le registre maritime, tenu en exécution de la loi du 20 janvier 1873 sur les lettres de mer. Le législateur ne saurait, à l'égard d'une propriété d'un caractère aussi mobile que l'est celui de la propriété navale, édicter trop de précautions pour la garantie des intérêts des tiers.

Le Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 JUILLET 1891.

Hypothèque fluviale et bénéfice de l'abandon pour les armements fluviaux.

(Pétition de membres de la Société d'armateurs et constructeurs de bateaux belges d'intérieur, présentée le 17 juin 1891.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE, PAR M. DE DECKER.

MESSIEURS,

Par décision du 17 juin 1891, le bureau de la Chambre a renvoyé, pour examen, à la Commission permanente de l'Industrie, une pétition des membres de la Société des armateurs et constructeurs de bateaux belges (d'intérieur), demandant : 1^o que l'hypothèque fluviale soit introduite dans la loi à côté de l'hypothèque maritime ; 2^o que le bénéfice de l'abandon soit étendu à la navigation fluviale.

Les pétitionnaires appuient leur demande sur des arguments fort sérieux et de nature à en faire agréer l'objet par le Gouvernement et par les Chambres.

HYPOTHÈQUE FLUVIALE.

Le grand intérêt qui existe pour le propriétaire d'un bateau d'intérieur à pouvoir emprunter sur sa propriété n'est point contestable. En effet, la plupart des bateliers propriétaires ou des armateurs de bateaux pour la navigation fluviale ont peu de capitaux à leur disposition, et, bien souvent, quand ils s'adressent à un constructeur pour acquérir ou faire construire un bateau, ils ne peuvent lui en offrir le paiement complet.

Dans ce cas, ou bien le constructeur ou le vendeur aura confiance et consentira à livrer le bateau en faisant crédit d'une partie du prix, ou bien il croira ne pas devoir donner ce crédit et refusera le marché.

Dans les deux cas, les inconvénients sont évidents. Dans la première éventualité, les constructeurs et vendeurs de bateaux d'intérieur courent un risque, le crédit qu'ils donnent n'étant basé que sur la probité du débiteur. Ce risque a certainement pour effet de limiter les transactions, d'entraver le développement de l'industrie des transports fluviaux en Belgique. D'autre part, combien de familles belges ne trouveraient pas de moyens d'existence dans l'industrie du batelage et dans l'armement de bateaux d'intérieur, qui leur est interdite aujourd'hui, parce qu'elles ne trouvent pas le crédit nécessaire pour se procurer l'instrument de travail qu'elles désirent faire valoir ?

L'hypothèque fluviale constituerait incontestablement une grande facilité pour le batelage et les armements fluviaux, et il n'est pas douteux qu'une fois l'hypothèque fluviale introduite dans la législation, l'industrie des transports par les eaux intérieures ne prenne une extension qui serait éminemment avantageuse au commerce et à l'industrie belges.

En effet, l'hypothèque fluviale facilitera l'achat et la construction des bateaux d'intérieur, et, d'autre part, empêchera bien des ventes forcées et la ruine définitive de beaucoup de bateliers propriétaires.

Ce que la Belgique recherche et doit rechercher surtout en ce moment, ce dont elle a besoin pour lutter avec l'étranger sur le terrain industriel et commercial, ce qu'on est unanime à demander, c'est la facilité et le bon marché des transports tant par eau que par terre. Un des moyens d'atteindre ce but est sans doute d'enlever toutes les entraves à l'acquisition et la conservation des bateaux d'intérieur, et de permettre à ceux qui veulent se consacrer à l'industrie du batelage et des armements fluviaux de réaliser aisément leurs projets; en un mot, d'augmenter le nombre de bateaux d'intérieur dont la Belgique dispose.

La Belgique, pays essentiellement producteur, doit trouver son salut dans le bon marché de ses produits pour pouvoir forcer les barrières douanières que l'on élève de toutes parts autour d'elle. Notre pays a, par conséquent, besoin plus que tout autre des moyens de transport à bon marché que peut lui procurer surtout la navigation fluviale.

La question de l'hypothèque fluviale n'est pas neuve; elle a déjà été agitée dans des congrès internationaux et dans des livres juridiques.

Elle existe dans d'autres pays, notamment dans les Pays-Bas où la navigation intérieure est très développée et où l'on connaît, mieux encore qu'en Belgique, les entraves qui la gênent comme les facilités qui lui sont nécessaires.

Une fois que l'on a admis l'hypothèque pour les armements maritimes, il ne paraît pas possible d'élever des objections sérieuses contre l'hypothèque fluviale. Bien loin de là, on peut soutenir par de bonnes raisons que l'hypothèque est plus nécessaire encore aux armements fluviaux qu'aux armements maritimes, les premiers disposant généralement de moins de capitaux et de moins de crédit que les armements maritimes.

L'objection tirée de l'absence d'un registre où les actes de propriété des bateaux sont enregistrés n'en est en réalité pas une; car il est facile d'organiser cet enregistrement et de le frapper d'une taxe suffisante pour couvrir la dépense.

Il est difficile, objecte-t-on encore, de connaître la valeur des bateaux d'intérieur. C'est là une erreur évidente. Il existe, en effet, pour les bâtiments de navigation intérieure, un registre à l'usage des assureurs, et constitué par des renseignements recueillis près des propriétaires de bateaux et fournis spontanément par ceux-ci. Ce registre mentionne la valeur du navire, l'année de sa construction, son tonnage, sa nationalité, etc., et en admettant même que cette valeur ne soit qu'approximative et puisse ne point être exacte, elle n'en constitue pas moins un renseignement très utile. Du reste, si le bailleur de fonds n'a pas suffisamment confiance dans ce renseignement, s'il doute de la valeur qui lui est renseignée, il peut s'entourer d'autres informations; il peut faire établir la valeur

du bateau par expertise, tout comme on peut le faire pour un immeuble et pour un navire de mer.

La demande des pétitionnaires concernant l'hypothèque fluviale mérite donc d'être prise en considération. Il en est de même du *bénéfice de l'abandon*.

On s'explique difficilement comment l'abandon est autorisé par la loi pour les navires de mer, dont le propriétaire peut ainsi limiter sa responsabilité et ses pertes, tandis que le propriétaire d'un bateau d'intérieur, qui n'a pas le bénéfice de l'abandon, a une responsabilité illimitée et est exposé à une ruine complète.

La législation qui consacre une pareille différence, que rien ne justifie, doit disparaître.

Si elle a pu être justifiée ou tout au moins admise jadis, la situation actuelle de la navigation intérieure exige que le bénéfice de l'abandon soit accordé à tous les navires et bateaux indistinctement.

Actuellement, la navigation fluviale et la navigation maritime se confondent en quelque sorte. Des navires réputés fluviaux font de la navigation maritime, et des navires de mer remontent nos rivières et nos canaux. Il y a une tendance à vouloir multiplier les ports de mer intérieurs. Cette concurrence de la navigation fluviale et de la navigation maritime n'existait pas naguère au même point qu'aujourd'hui. Les bâtiments fluviaux et les navires de mer se trouvent donc aujourd'hui davantage dans les mêmes eaux, et les accidents qui se produisent par le contact des bâtiments de ces deux différentes catégories sont devenus plus fréquents et plus graves.

Jadis, le législateur n'a vraisemblablement prévu que des dommages résultant d'abordages entre navires de même catégorie, et les bateaux d'intérieur, en se faisant des avaries qui étaient rarement graves, subissaient le même régime, c'est-à-dire la responsabilité illimitée, et comme ces navires étaient alors d'un tonnage plus faible et leurs chargements de moindre valeur, on peut comprendre, jusqu'à un certain point, que l'on n'ait point réclamé et accordé le bénéfice de l'abandon.

Jadis aussi, la navigation fluviale était exclusivement faite par des bateaux à voiles; aujourd'hui, de nombreux bâtiments à vapeur sont employés à cette navigation.

Le tonnage et la valeur des navires d'intérieur ont suivi relativement la même progression que le tonnage et la valeur des navires de mer.

Dans ces conditions, les risques d'accidents et d'abordage pour la navigation fluviale sont aussi plus considérables que jadis. Ces risques augmenteront encore au fur et à mesure que l'activité des transports fluviaux augmentera.

Est-il juste que ce même risque, dans les mêmes eaux, comporte pour l'armateur du bateau d'intérieur une responsabilité illimitée, tandis que pour l'armateur du navire de mer (ordinairement plus riche), il ne comporte qu'une responsabilité limitée à la valeur du navire, cause de l'accident et du dommage?

De nos jours, les accidents de l'espèce causent des dommages bien plus considérables, entraînent des conséquences bien plus ruineuses pour l'armateur du bateau d'intérieur, à cause de la valeur plus grande des navires qui circulent dans les eaux intérieures.

Est-il équitable de laisser l'armateur de bateaux d'intérieur plus exposé que l'armateur maritime à être ruiné par les conséquences d'un abordage?

Il paraît juste de mettre tous les armements, fluviaux et maritimes, sur le même pied et d'accorder aussi aux premiers le *bénéfice de l'abandon*.

Nos voisins du Nord sont également entrés dans cette voie. Les bateaux d'intérieur néerlandais sont sous le même régime que les navires de mer, et, en cas d'accident, leurs propriétaires ont le bénéfice de l'abandon.

Dans les Pays-Bas, comme il a été dit plus haut, la navigation fluviale est bien plus développée qu'en Belgique.

Les navires de mer y pénètrent également dans les eaux intérieures.

La situation y est donc analogue à celle de notre pays.

Une législation qui a fait ses preuves en Néerlande et qui y fonctionne à la satisfaction générale peut être adoptée sans inquiétude en Belgique.

Du reste, eu égard aux nombreuses relations fluviales qui existent entre les deux pays, il importe que les mêmes dispositions légales y régissent la navigation intérieure.

Par ces diverses considérations, votre Commission est d'avis qu'il y a lieu d'introduire sans retard l'hypothèque fluviale dans notre législation et d'accorder le bénéfice de l'abandon aux navires d'intérieur comme aux navires de mer, et, à cet effet, elle a l'honneur de vous proposer le renvoi de la pétition à M. le **Ministre de la Justice**.

Le Rapporteur,

E. DE DECKER.

Le Président,

EUGÈNE MEEUS.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

Ab tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le titre 1^{er}, le chapitre 1^{er} du titre II et le titre V de la loi du 21 août 1879 formant le livre II du code de Commerce sont révisés et rédigés comme suit (1).

TITRE PREMIER.

DES NAVIRES DE COMMERCE.

ART. 1^{er}. *Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, 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.*

Sont considérés comme navires d'intérieur les navires ou bateaux de commerce non pontés ou jaugeant moins de 20 tonneaux, et ceux qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux intérieures le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Le Roi peut assimiler à la mer certaines eaux intérieures, soit complètement, même au point de vue de la détermination des navires de mer, soit partiellement et spécialement

(1) Les additions et modifications à la loi du 21 août 1879 sont imprimées en caractères italiques.

au point de vue de l'application des règlements de navigation maritime.

Il détermine les limites des eaux intérieures réputées maritimes et la mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer.

ART. 1^{bis}. Les navires de mer restent soumis à la loi maritime, bien qu'ils se trouvent dans les eaux intérieures.

Les règlements de navigation maritime, notamment ceux qui règlent la marche des navires, les feux et les signaux, sont applicables à tous les bâtiments, même d'intérieur, qui se trouvent dans les limites des eaux maritimes déterminées comme il est dit à l'article 1^{er}.

Les règlements de navigation, édictés pour les eaux non-maritimes, sont applicables à tous les navires qui se trouvent dans ces eaux, même aux navires de mer.

Les règlements de police des eaux intérieures, maritimes ou non, régissent tous les navires qui se trouvent dans ces eaux.

ART. 1^{er}. Les navires de commerce belges sont meubles ; néanmoins, ils peuvent être hypothéqués.

ART. 2. Il est tenu, pour la constatation de la propriété navale, des registres publics conformément aux dispositions ci-après :

I. Toute personne qui, au moment où la présente loi sera obligatoire, aura un droit réel, autre qu'un privilège ou une hypothèque, sur un navire de commerce belge affirmera son droit sous serment devant le consul belge si elle se trouve à l'étranger, et devant le juge de paix du canton dans le ressort duquel est situé le port d'attache si elle se trouve en Belgique.

Cette déclaration indiquera les noms, prénoms, nationalité, domicile et résidence de l'ayant droit, le nom et le pavillon du navire, son port d'attache, sa nature de navire de mer ou de navire d'intérieur, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction ainsi que les matériaux de sa coque.

Le juge de paix ou le consul dressera acte de la déclaration, et l'ayant droit la fera transcrire en entier sur un registre à ce destiné, au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers, s'il s'agit d'un navire de mer, et au bureau des hypothèques dans l'arrondissement duquel est situé le port d'attache, s'il s'agit d'un navire d'intérieur.

L'ayant droit fera apposer, en caractères visibles et indélébiles, sur la joue de tribord du navire, le nom du bureau où ce navire est immatriculé, le numéro du registre de transcription et le millésime.

II. Les formalités prescrites par le précédent numéro seront observées à l'égard des navires de commerce étrangers, dès qu'ils acquerront la nationalité belge.

III. Toute personne pour compte de laquelle se construit un navire de commerce belge fera sous serment une déclaration de construction, qui indiquera ses nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence, l'emplacement de la mise

en chantier du navire, son nom, sa nature, ses dimensions, son tonnage et son pavillon présumés, et contiendra élection d'un port d'attache.

La déclaration sera reçue par le consul belge si le déclarant se trouve à l'étranger, et devant le juge de paix du port d'attache élu si le déclarant se trouve en Belgique.

La déclaration sera transcrite et cette transcription sera indiquée sur le corps du navire, conformément aux dispositions du n° I du présent article.

IV. *Tout propriétaire de navire de commerce affirmera, conformément aux dispositions du n° I du présent article, les changements opérés, pendant qu'il est propriétaire, dans le nom, le pavillon, la nature, les dimensions et le tonnage du navire. Il fera transcrire cette déclaration, qui devra indiquer le numéro d'immatriculation du navire, conformément aux mêmes dispositions. La transcription se fera à la suite de la dernière transcription opérée au registre et sera émargée de l'indication de la date et du numéro de la transcription prévue au n° I ou au n° III du présent article, selon le cas.*

V. *Tous actes postérieurs à la transcription prescrite par les n° I et III du présent article, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire de commerce, autres que les privilèges et les hypothèques, tous actes postérieurs de renonciation à ces droits et tous jugements postérieurs passés en force de chose jugée tenant lieu de conventions ou de titres pour leur transmission, seront transcrits en entier sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques où le navire est immatriculé.*

VI. *Jusqu'à ce que les déclarations prévues aux n° I à III du présent article soient transcrites et jusqu'à ce que cette transcription soit indiquée sur le navire comme il est prescrit, le navire ne pourra être l'objet d'aucun acte constitutif ou translatif de droits réels entre-vifs.*

Jusqu'à l'accomplissement des formalités prescrites par le n° IV, le propriétaire répond de tout dommage que pourrait occasionner aux tiers l'ignorance des changements opérés dans le navire.

Jusqu'à la transcription des actes prévus au n° V, ces actes ne pourront être opposés aux tiers qui auraient contracté sans fraude.

VII. *L'article 124, 1°, de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851 est applicable à tous les titres reçus par le conservateur des hypothèques, en exécution des dispositions contenues aux titres I et V de la présente loi.*

ART. 2^{bis}. *L'aliénation volontaire d'un navire de commerce, à titre gratuit ou onéreux, doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.*

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

L'aliénation d'un navire de mer consentie par le capitaine en cours de voyage doit avoir lieu par acte passé au consulat

du navire ou, à défaut de consul, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à cet acte.

Le fonctionnaire qui passe l'acte indique sur la lettre de mer la date de l'acte, la nature de l'aliénation, la somme stipulée au contrat avec la mention qu'elle est payée ou est payable à terme, les noms, prénoms, nationalité, domicile et résidence des parties, ainsi que le numéro d'immatriculation du navire.

Le capitaine transmet immédiatement par voie télégraphique, à l'intervention du fonctionnaire mentionné ci-dessus, ces mêmes indications au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé.

Le conservateur transcrit le télégramme sur le registre désigné au n° V de l'article 2 et fait, s'il y a lieu, une inscription d'office sur le registre à ce destiné.

Ces formalités opèrent tous leurs effets légaux, à la condition que, dans les trois mois à compter de la transcription du télégramme, l'acte d'aliénation soit présenté au conservateur pour être transcrit.

Le conservateur pourra, avant d'effectuer la transcription de l'acte, exiger le remboursement des frais dus pour les formalités antérieures.

En cas de capture, de naufrage ou de destruction du navire, le capitaine en donne immédiatement avis, par voie télégraphique, au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé, et cet avis est transcrit sur le registre désigné au n° V de l'article 2.

ART. 3. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire de commerce le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

ART. 4. Sont privilégiées sur les navires de mer, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

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

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

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

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

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

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

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

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

9° Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et

équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 5. Le privilège accordé aux créances énoncées dans le précédent article, ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

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

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

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

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

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

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

7° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire et les avances faites pour sa construction, par tous les moyens de preuve prévus par l'article 23 de la loi du 15 décembre 1872;

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

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

10° La vente du navire par un acte ayant date certaine et rendu public par inscription sur le registre du conservateur des hypothèques.

ART. 5^{bis}. *Sont privilégiées sur les navires d'intérieur, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :*

a) *les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;*

b) *les droits de navigation ainsi que les frais de remorquage ;*

c) *les gages du gardien et frais de garde du bâtiment ;*

d) *le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les appareils ;*

e) *les frais de sauvetage et d'assistance ;*

f) *les loyers et gages du commandant et autres gens de l'équipage.*

Les créances énoncées sous les lettres b, c, d, e et f ne jouissent du privilège que pendant trois mois, à compter du jour où la dette a été exigible.

g) *Les sommes dues pour fournitures, les frais d'entretien ou de réparation du navire et de ses agrès et appareils pendant trois ans, à compter du jour où les fournitures ont été faites, et les travaux d'entretien ou de réparation effectués ;*

h) *les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire, sous la restriction énoncée à l'alinéa 2 du n° 10° de l'article 4 ;*

i, j et k) *les créances reprises respectivement sous les n° 11°, 14° et 15° de l'article 4.*

Les créances énoncées sous les lettres a, b, c, d, e, h, i, j, et k seront justifiées suivant les modes établis pour les créances de même nature par l'article 5 qui précède ; la créance énoncée sous la lettre f sera constatée par la preuve testimoniale et par tous les autres moyens de preuve admis par le droit civil ; celle énoncée sous la lettre g par des factures ou états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

ART. 6. Les privilèges des créanciers seront éteint indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

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

ou par la vente volontaire transcrite conformément à l'article 2 n° V, publiée dans le *Moniteur belge* et dans un des journaux du port d'attache, et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de

la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur.

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

ART. 6^{bis}. *Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits antérieurs sur le navire. Ces droits sont réglés par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance.*

TITRE II.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ET DES ÉQUIPAGES.

CHAPITRE PREMIER.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

ART. 7. *Tout propriétaire de navire de commerce est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.*

Il peut, dans tous les cas, même à l'égard de l'État et des administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire et du frêt ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité du propriétaire du navire est encourue à raison de l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capitaine.

Sont assimilés au frêt le prix du passage et les indemnités auxquelles le navire a droit, notamment pour abordage, assistance, avaries communes.

La faculté de se libérer par l'abandon n'est pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou co-propriétaire du navire. S'il n'est que co-propriétaire, le capitaine n'est responsable des engagements contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions que dans la proportion de son intérêt.

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

Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage.

Le frêt à abandonner est le frêt brut du voyage en cours au moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage.

ART. 7^{bis}. *Le propriétaire peut, aux mêmes conditions, se libérer de toute dépense d'extraction, en cas de naufrage du navire dans les eaux intérieures, bassins, ports ou rades.*

Il a la faculté de se libérer par l'abandon des responsabilités résultant des fautes du pilote, de même que des responsabilités qui peuvent être encourues par un fait de remorque.

ART. 8. *Le propriétaire peut congédier le capitaine.*

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

ART. 9. Si le capitaine congédié est co-proprétaire du navire, il peut renoncer à la co-propriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

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

ART. 10. L'armateur qui est co-proprétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

ART. 11. En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

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

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

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

TITRE V.

DE L'HYPOTHÈQUE SUR LES NAVIRES DE COMMERCE.

ART. 134. Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 135. Le contrat par lequel l'hypothèque sur un navire de commerce est consentie doit être rédigé par écrit, et mentionner le numéro d'immatriculation du navire. Il peut être fait par acte sous signature privée.

ART. 135^{bis}. L'hypothèque sur un navire de mer consentie par le capitaine en cours de voyage doit être établie par contrat passé au consulat du navire ou, à défaut de consul, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à cet acte.

Les alinéas 4 et 5 de l'article 2^{bis} sont applicable en ce cas.

Le conservateur inscrit le contenu au télégramme sur le registre indiqué à l'article 139 ci-après.

Cette formalité opère tous les effets légaux de l'inscription hypothécaire, à la condition que l'inscription soit régularisée, conformément à l'article 140, dans le délai de trois mois à partir du jour de l'inscription du télégramme.

Le conservateur pourra, avant d'effectuer la seconde formalité, exiger le remboursement des frais dus pour la formalité antérieure.

ART. 136. L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit.

ART. 137. L'hypothèque sur un navire de commerce, s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 138. L'hypothèque sur un navire de commerce peut être constituée sur un navire en construction.

ART. 139. L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques où le navire est immatriculé.

ART. 140. Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du conservateur des hypothèques un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou une expédition, s'il est authentique.

Il y est joint deux bordereaux, dont l'un peut être porté sur le titre présenté.

Ils contiennent :

1° Les nom, prénoms, profession et domicile du créancier et du débiteur ;

2° La date et la nature du titre ;

3° Le montant de la créance exprimée dans le titre ;

4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ;

5° Le nom, le numéro d'immatriculation, l'espèce et le tonnage du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré ;

6° Élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites au procureur du roi de l'arrondissement.

ART. 141. Le conservateur fait mention sur son registre du contenu des bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription, dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre.

Il est fait mention par le conservateur, en marge des inscriptions hypothécaires, des changements qui se sont opérés dans le nom, le pavillon, la nature, les dimensions et le tonnage du navire, tels qu'il résultent de la déclaration prévue au n° IV de l'article 2.

ART. 142. Entre les créanciers, l'hypothèque n'a de rang que du jour de l'inscription prise sur les registres du conservateur dans la forme et de la manière prescrites par la loi.

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

ART. 143. L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ART. 144. Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

La cession de créance inscrite, de même que la subrogation à un droit semblable, ne pourra être opposée aux tiers s'il n'est pas fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire avec indica-

tion des noms, prénoms, profession et domicile des parties.

ART. 143. L'inscription garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

ART. 146. Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 147. A défaut du jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le conservateur des hypothèques que sur dépôt d'un acte écrit de consentement. *Cet acte peut être fait sous seing privé.*

ART. 148. Le conservateur des hypothèques est tenu de délivrer, à tous ceux qui le requièrent, copie des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 149. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exerceront sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore due.

L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits; il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou partie n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

ART. 150. Le nouveau propriétaire d'un navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 3 est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

1° Un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;

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

3° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

ART. 151. Le nouveau propriétaire déclarera par le même acte qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouira des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observera ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile seront immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

ART. 152. Tout créancier inscrit peut requérir la mise du

navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, devant le tribunal de commerce du port d'armement pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 153. En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies pour les ventes sur saisie.

ART. 154. La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

ART. 155. Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie.

Donné à Laeken, le 28 avril 1892.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.
