

(1)

(N° 30.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 DÉCEMBRE 1895.

Projet de loi portant revision des dispositions légales concernant
l'hypothèque maritime et l'abandon (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. ULLENS.

MESSIEURS,

Le projet de loi est issu du vote de la Chambre des représentants, qui a adopté, dans sa séance du 8 août 1891, les conclusions d'un rapport tendant à introduire dans notre législation l'hypothèque et l'abandon en matière fluviale.

D'autre part, la Belgique s'est faite, auprès des Gouvernements étrangers, l'interprète des vœux émis en 1885 et 1887 par les Congrès internationaux d'Anvers et de Bruxelles. Les auteurs du projet ne pouvaient oublier que la revision de la loi du 21 août 1879 est l'occasion de mettre notre droit maritime en harmonie avec les résolutions votées par ces congrès en vue d'arriver à l'unification des diverses législations commerciales.

De là l'objet double du projet, qui est à la fois une modification du droit maritime et l'extension au batelage d'une partie de ses dispositions.

Les articles soumis à notre examen traitent de la propriété, de l'hypothèque et de l'abandon des navires de commerce.

Un mot d'abord de la forme.

Nous avons fait disparaître du texte les expressions de navire de mer et de navire ou bateau d'intérieur pour y substituer les mots navire et bateau, sans aucun qualificatif. Nous ne faisons, en désignant par le terme navire

(1) Projet de loi, n° 35.

(2) La Commission était composée de MM. BEERNAERT, *président*; VANDEN BROECK, DECLERCQ, ULLENS, HEUSE, EEMAN et HAMBURSIN.

tout bâtiment de mer et par le terme bateau tout bâtiment d'intérieur, que suivre un usage constant. Ajoutons qu'à cette terminologie plus précise, le texte gagne en clarté et en concision.

Certains articles sont trop longs et formés de dispositions hétérogènes. Mais ce défaut s'explique par la nécessité de conserver aux articles révisés le numéro d'ordre qu'ils ont dans la loi du 21 août 1879 et il serait impossible d'y parer sans de sérieux inconvénients pratiques. La subdivision des articles en numéros distincts atténue, d'ailleurs, ce que ce mode présente de trop défectueux.

Nous sommes moins favorables à la fusion dans un même contexte des règles concernant les navires avec celles concernant les bateaux. Aussi avons nous gardé aux titres existants leur caractère exclusivement maritime et avons nous fait des dispositions relatives aux armements fluviaux l'objet d'un titre distinct qui prendra place à la fin de la loi de 1879.

Pour mettre en évidence les inconvénients du mode que nous écartons, il suffira de faire remarquer que l'adoption intégrale du texte du projet aurait pour conséquence de rendre applicable aux bateaux une série de dispositions du titre II d'un caractère essentiellement maritime. Relevons parmi ces dispositions l'article 15, qui oblige le capitaine à tenir un livre de bord; l'article 16, qui l'oblige à faire visiter son navire avant de prendre charge et de déposer au greffe du tribunal de commerce le procès-verbal de cette visite; les articles 32 et 33, qui lui imposent de faire viser son registre de bord et de faire, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, rapport au tribunal de commerce sur la route tenue, les hasards courus et les principales circonstances du voyage.

En détachant dans un titre spécial les clauses concernant la navigation intérieure, nous rendons, en outre, plus aisées les modifications qu'il y aurait éventuellement lieu d'apporter à notre droit maritime ou fluvial.

La marche que nous suivons est celle du Code de commerce hollandais.

* * *

Nous passons à l'examen des divers articles du projet.

Les articles 1^{er} et 1^{bis} du projet posent le principe du droit d'hypothèque et contiennent la définition des bâtiments de mer et d'intérieur.

Nous avons joint la disposition de l'article 1^{bis} à l'article 1^{er}, dont elle forme le premier alinéa. Nous devons éviter de multiplier, sans nécessité, les articles portant le même numéro d'ordre.

Nous croyons une définition utile, bien qu'elle n'ait pas pour but de mettre fin à des controverses et ne fasse qu'enserrer, dans un texte concis d'article de loi, un ensemble de règles déjà admises par la doctrine et la jurisprudence. Elle marque notre adhésion aux principes de droit commercial proclamés par les congrès de 1885 et 1887.

Nous avons amendé l'article 1^{er}. Par une disposition, qui prend place à la suite de la définition, nous assimilons aux bateaux les navires de moins de vingt tonneaux de jauge. On ne peut soumettre, en effet, aux formalités

du Code de commerce maritime les embarcations de petit tonnage, comme les chaloupes non pontées. La limite de vingt tonneaux de jauge que nous avons adoptée est celle admise en 1887 par le Congrès de droit commercial de Bruxelles.

Un autre amendement au même article stipule un minimum de tonneaux de jauge pour les bateaux. Les procédures multiples de la loi et notamment la formalité de l'immatriculation ne sauraient s'appliquer aux embarcations de très minime importance.

L'article 2 organise la publicité des droits réels.

Aux termes de cet article, tout navire devra désormais être immatriculé, c'est-à-dire inscrit sur un registre spécial tenu au bureau de la conservation des hypothèques. L'inscription mentionnera pour chaque navire les droits réels qui l'affectent. Comme pour les immeubles, les actes transcrits vaudront seuls à l'égard des tiers.

Les formalités diffèrent suivant qu'il s'agit de navires belges existant au moment de l'entrée en vigueur de la loi; de navires étrangers qui, sous le régime de la loi, acquerront la nationalité belge ou de navires en construction.

Pour les deux premières catégories il est enjoint au propriétaire de choisir un port d'attache au navire et de faire devant le juge de paix du canton, dans lequel se trouve situé ce port d'attache, ou, exceptionnellement, en pays étranger, devant le consul belge, la déclaration des droits réels, autres que les privilèges et hypothèques, qu'il possède sur le navire. La transcription du procès-verbal de cette déclaration sur un registre spécial du bureau de la conservation des hypothèques constitue l'acte d'immatriculation.

L'examen de ces dispositions provoque une double observation.

Le projet se contente pour l'immatriculation d'une simple déclaration assermentée de l'ayant droit, sans exiger la production du moindre document à l'appui de son affirmation. Nous y voyons une cause d'erreur et de fraude. Aux termes d'un amendement que nous vous proposons d'introduire dans la première partie de l'article 2, l'intéressé sera tenu de joindre à sa déclaration l'acte constitutif de son droit, c'est-à-dire le titre de son acquisition, s'il s'agit d'un navire acheté, ou une attestation du constructeur, si le navire a été construit pour compte du déclarant.

Voici la seconde observation.

La déclaration prévue à l'article 2 ne porte que sur les droits réels autres que les hypothèques et privilèges. Quelle est, dans ces conditions, la publicité des privilèges et hypothèques consentis en pays étranger avant la naturalisation du navire; privilèges et hypothèques que le projet déclare valables (art. 2^{ier})? Aucune disposition ne l'organise.

Cependant, à défaut de publicité en Belgique, la recherche de ces droits peut être d'une difficulté à peu près insurmontable.

L'amendement que nous avons introduit dans l'article 2, n° II, a pour but de combler cette lacune. Il exige que le propriétaire produise à l'appui de sa déclaration un certificat des autorités étrangères compétentes établissant que le navire n'est grevé d'aucune hypothèque ou d'aucun privilège autres que ceux déclarés.

Pour les navires en construction, nous avons, par un amendement au numéro III de l'article 2, restreint le devoir de l'immatriculation aux seuls navires belges construits en Belgique. L'action de nos lois est, en effet, trop incertaine sur un navire en construction sur chantier étranger et l'indication du pavillon a un caractère trop provisoire jusqu'au jour où le bâtiment prend la mer. Jusque lors le statut local seul peut efficacement le régir.

Nous avons quelque peu amendé le texte du dernier alinéa du n° I. Il suffit d'indiquer les mentions que devra contenir l'inscription à apposer sur le navire à la suite de l'immatriculation. Nous vous proposons de laisser à un arrêté royal, plus aisément revisable, le soin d'en déterminer le mode et la place.

Le numéro IV de l'article 2 oblige le propriétaire à faire la déclaration de tous les changements apportés au navire. On ne peut induire les tiers en erreur par les énonciations de l'acte d'immatriculation qui auraient cessé d'être conformes à la réalité. Cette disposition est bonne ; mais nous estimons qu'il faut se borner à établir la corrélation qui existe entre la déclaration qu'elle prévoit et l'acte d'immatriculation par une simple annotation en marge de ce dernier acte.

Il rentre, en effet, dans l'économie du projet de concentrer à l'acte d'immatriculation les mentions de transcriptions concernant le navire. C'est à cet acte que nous voulons que les tiers se reportent pour la recherche de toutes les modifications qui sont venues affecter soit le navire, soit les droits réels qui le grèvent.

Nous avons supprimé le n° V du projet concernant les déclarations à faire pour les navires appartenant à des sociétés ou à des propriétaires indivis. Nous ne voyons aucun motif de déroger en l'espèce aux règles qui sont de droit commun en matière de représentation de société ou d'intérêts collectifs. En tous cas nous ne saurions accepter la solution qui réserve le droit de faire les déclarations légalement obligatoires au propriétaire de la plus grande part ou au propriétaire le plus âgé, si les parts sont égales. Tout au moins faudrait-il remettre ce soin au plus diligent d'entre eux et ne pas laisser l'intérêt de tous à la merci du caprice de l'un d'entre eux.

Nous laissons à un arrêté royal de déterminer la formule des serments. C'est pourquoi nous avons rayé la disposition formant le n° VI de l'article 2.

La disposition du n° VII demande à être complétée. Il est de tout intérêt que les citations introductives des demandes en annulation ou en révocation des droits résultant d'actes soumis à transcription soient inscrites et nous vous proposons d'insérer à la suite du n° VII une disposition analogue à celle de l'article 3 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851.

Les derniers alinéas de l'article 2 entourent d'une triple sanction les déclarations et transcriptions qu'il prescrit. Ce sont :

1° L'interdiction de tous actes entre vifs translatifs ou constitutifs de droits réels, aussi longtemps que le navire n'est pas immatriculé ;

2° La responsabilité du propriétaire vis-à-vis des tiers pour tout dommage causé par l'ignorance des changements au navire dont la déclaration n'aurait pas été faite ;

3° L'inexistence pour les tiers des actes non transcrits.

Nous ne saurions approuver la première de ces trois sanctions.

Sous peine d'être inefficace, l'interdiction doit emporter nullité de l'acte passé en fraude de son prescrit. Or, cette nullité tendrait plutôt à perpétuer le mal qu'à le faire disparaître. En effet, l'acquéreur nouveau serait sans titre pour requérir l'immatriculation, vu que la vente est nulle, et, d'autre part, il est à craindre qu'on ne se heurte à l'inertie du vendeur qui n'aura souvent aucun intérêt, tout au moins pratique, à poursuivre l'inscription.

Nous nous bornons à faire défense au conservateur de recevoir à la transcription les actes concernant les navires non immatriculés. Cette mesure entraîne les mêmes déchéances de fait, sans comporter les inconvénients du système adopté par les auteurs du projet.

Nous sommes arrivés à l'article 2^{bis}. Les deux premiers alinéas relatifs à la vente du navire ne sont que la reproduction des alinéas correspondants de l'article 2 de la loi du 21 août 1879, avec une modification que nous ne saurions qualifier d'heureuse, car elle tend à placer sur le même pied que la vente — seule prévue par la loi de 1879 — les aliénations à titre gratuit, c'est-à-dire les donations.

Ces dernières, on le reconnaîtra, n'ont rien de commercial. Pourquoi les soustraire, par cela seul qu'elles portent sur un navire, à la règle de l'article 931 du Code civil qui veut que « tous actes portant donation entre vifs soient passés devant notaire dans la forme ordinaire des contrats ».

Les alinéas 3 à 9 du même article traitent de la vente du navire faite par le capitaine en cours de voyage.

Nos lois lui permettent de le vendre dans deux cas : d'abord pour innavigabilité légalement constatée et en second lieu en vertu d'un pouvoir spécial des propriétaires l'autorisant à vendre (art. 27 de la loi du 21 août 1879). Ces ventes peuvent indifféremment se faire sous seing privé ou en la forme authentique. Le projet de loi, au contraire, dispose que la vente du navire en cours de voyage aura toujours lieu par acte authentique quand ce sera le capitaine qui y procédera.

Aux termes de cette disposition nouvelle, l'emploi de la forme authentique sera de rigueur pour la vente à cause d'innavigabilité, car elle se fait toujours d'office par le capitaine. Dans les autres cas, les parties auront le choix. Il leur suffira pour pouvoir vendre sous seing privé de donner la procuration de vendre à une personne autre que le capitaine.

Ce n'est donc que la vente pour cause d'innavigabilité, où elles se justifient, que l'article 2^{bis} astreint à des garanties exceptionnelles, laissant pour le reste aux parties l'option entre la voie authentique permettant la constatation immédiate de l'aliénation et l'acte sous seing privé.

Cette disposition est bonne, mais elle demande, comme corollaire, une modification à l'article 27 de la loi de 1879. Cet article n'exige qu'une procuration spéciale. Il la faut authentique, vu qu'elle est donnée aux fins d'un acte qui ne peut être passé qu'en la forme authentique.

Les amendements que nous apportons aux derniers alinéas de l'article 2^{bis} sont peu importants. Nous avons substitué la mention en marge de l'acte d'immatriculation à l'inscription d'office dans le registre à ce destiné dont parle l'alinéa 6, l'expression employée étant trop vague. Nous avons, d'autre

part, supprimé la disposition autorisant le conservateur des hypothèques à refuser la transcription de l'acte de vente jusqu'au règlement des frais dus pour les transcriptions antérieures. La loi, en effet, ne s'occupe du paiement des frais à l'occasion d'aucune des autres transcriptions qu'elle prévoit, et nous ne voyons aucun motif d'en agir autrement dans l'espèce.

Enfin nous avons modifié la disposition finale de l'article 2^{bis}. Imposer au seul commandant du navire, dans les cas de naufrage, capture ou destruction, l'obligation d'un avis immédiat au conservateur des hypothèques est courir risque de voir cet avis faire fréquemment défaut. Un amendement en étend le devoir au propriétaire du navire, dès qu'il a connaissance du sinistre. Ce devoir toutefois ne lui incombe qu'à défaut d'avoir été rempli par le capitaine.

Un autre amendement au texte permet au capitaine, qui n'aurait pu immédiatement donner avis du sinistre, d'en faire la déclaration au conservateur dans les quinze jours de son retour dans le pays.

L'article 2^{ter} stipule que le changement de nationalité ne saurait préjudicier aux droits existants sur le navire, et il ajoute que ces droits seront réglés par la loi du pavillon que portait légalement le navire à l'époque de leur naissance.

Le principe est équitable, mais les auteurs du projet paraissent avoir perdu de vue les questions pratiques que son application soulève. Nous avons déjà examiné et organisé plus haut les mesures de publicité auxquelles il convient de soumettre les droits que vise l'article 2^{ter}. Il importe, d'autre part, de bien marquer qu'il ne s'agit pas, comme le texte le laisse croire, de faire revivre tous les droits antérieurement concédés, mais les seuls droits reconnus par la législation qui régissait le navire lors de l'acquisition d'indigénat; qu'il ne s'agit pas davantage, soit pour le fond, soit pour la forme, de continuer à faire régir les droits préexistants par les lois étrangères sous l'empire desquelles ils ont pris naissance.

Les amendements que nous avons apportés au texte du projet empêchent qu'il en soit ainsi.

Le chapitre III que nous intitulos : *Des privilèges sur les navires*, maintient la législation existante, sauf qu'il exige un acte ayant date certaine comme preuve des avances faites pour la construction du navire.

L'Exposé des motifs justifie cette modification. Seulement le souci de la mettre en relief a fait inscrire inutilement dans le projet l'obligation de la date certaine au n° 8 de l'article 5. La transcription sur le registre du conservateur à laquelle il soumet l'acte lui donne déjà date certaine.

La rédaction que nous vous proposons évite ce double emploi que la rédaction nouvelle du n° 10 de l'article 5 de la loi du 21 août 1879 — devenu le n° 11 de l'article 5 du projet — a déjà fait disparaître pour le privilège du vendeur.

Elle permet en outre de supprimer l'article 5^{ter} qui, dégagé des dispositions qui font double emploi avec celles reprises au n° 11 précité, n'est plus que l'affirmation superflue d'un principe de droit commun, savoir que les privilèges, que la loi n'y astreint pas expressément, sont dispensés de la formalité de l'inscription.

Au numéro 5 de l'article 5 nous avons ajouté les frais de remorquage aux créances à établir par états soumis à l'approbation judiciaire. Nous comblons ainsi une lacune involontaire du projet.

Nous abordons l'examen du titre II intitulé : *Des propriétaires de navires et des équipages*.

Nous passons sous silence celles des dispositions nouvelles des articles 7, 7^{bis}, 7^{ter} qui ne sont que l'affirmation de règles dès longtemps admises par la doctrine et la jurisprudence.

L'alinéa 2 de l'article 7 laisse au propriétaire qui fait abandon l'option entre la remise effective du navire et le paiement de sa valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née.

C'est une innovation. Voici en quels termes M. Vranken, bâtonnier de l'ordre des avocats à Anvers, la justifiait au congrès de droit commercial de 1885. — (*Actes du Congrès international de droit commercial d'Anvers*, p. 196) : « D'après notre législation, dit-il, pour que l'armateur puisse se libérer d'une responsabilité, il faut qu'il abandonne le navire et le fret. D'après notre proposition, cet abandon effectif n'est plus nécessaire. L'armateur pourra se libérer moyennant abandon, soit du navire et du fret, soit de leur valeur, à son choix. L'armateur peut, dans un cas donné, avoir intérêt à conserver le navire. Notre solution lui permet de le faire sans léser les intérêts du créancier. Un abordage a lieu. Le propriétaire du navire qui n'est pas à bord et qui doit par conséquent s'en fier au rapport du capitaine, peut ne pas s'attendre à être condamné. Il ignore donc s'il a intérêt à faire abandon et s'il le fait il ne peut plus naviguer; il immobilise son navire. Dans notre système, l'armateur peut sans appréhension continuer à utiliser son navire ».

Mais le propriétaire devra faire procéder à une estimation régulière de la valeur du navire à la fin du voyage, s'il veut être admis à substituer le paiement de cette valeur à l'abandon effectif. Un amendement l'y contraint.

L'armateur peut-il s'exonérer par convention de sa responsabilité vis-à-vis des chargeurs?

Les résolutions du congrès de droit commercial d'Anvers le lui interdisaient :

a) Pour tous faits du capitaine ou de ses préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité du navire;

b) Pour tous faits qui auraient pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défaut de soins ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde;

c) Pour toute baraterie, tous faits de négligence ayant le caractère de la faute lourde. — *Op. cit.*, pp. 203, 204.

Le projet n'a pas reproduit ces dispositions. Les parties peuvent donc apporter telles restrictions conventionnelles qu'elles estimeront convenir, à la responsabilité du propriétaire. Il est logique de les y autoriser en présence de l'article 184 de la loi du 21 août 1879 qui permet de s'en décharger sur l'assureur.

L'article 7^{bis}, par son alinéa premier, étend l'abandon à une espèce nouvelle: la dépense d'extraction du bateau naufragé dans les eaux intérieures. Cette

disposition comble une lacune depuis longtemps reconnue et que la loi du 12 août 1885 a fait disparaître de la législation française.

Le principe, posé par l'alinéa 1^{er} de l'article 7^{or}, que le propriétaire doit abandonner le navire quitte et libre de toutes charges est indiscutable. « Il dépendrait du propriétaire de rendre l'abandon illusoire, s'il pouvait en hypothéquant le navire, restreindre l'abandon à la différence entre sa valeur et le montant des hypothèques. »

L'article ne parle que des créanciers ayant privilège ou hypothèque sur le navire. Il n'enjoint pas au propriétaire, qui fait abandon, de désintéresser préalablement ses créanciers chirographaires, dont cet abandon va diminuer le gage. Ces créanciers, en effet, n'ont aucun droit réel sur le navire; d'autre part, il est équitable de faire de la fortune de mer, c'est-à-dire du navire abandonné, le gage exclusif de ceux que l'abandon frustre de tout droit sur la fortune de terre.

Le dernier alinéa de l'article 7^{or} oblige le propriétaire qui use de la faculté d'abandon, à « provoquer la nomination par la justice, d'un liquidateur chargé de recevoir l'objet de l'abandon ». Les mots « par la justice » sont trop vagues. Nous y avons substitué les mots : « par requête adressée au tribunal de commerce dont dépend le port d'attache ».

La juridiction et la procédure sont ainsi nettement déterminées.

Nous avons choisi le tribunal du port d'attache, parce que le port d'attache est le siège indiqué d'une liquidation entre les différents créanciers pouvant prétendre droit sur le navire. Ajoutons que c'est au tribunal du port d'attache que doit déjà se faire une autre procédure : la réquisition de mise aux enchères prévue par l'article 152 du projet.

Nous sommes arrivés au titre V, qui traite de l'hypothèque.

Pour la plupart des articles il maintient le régime existant.

Avant de passer en revue les modifications que le projet y apporte, nous avons à faire mention de l'amendement qui supprime l'article 154. Cet article fait double emploi avec le premier alinéa de l'article 1^{er}.

L'article 155 du projet exige acte authentique pour la constitution de l'hypothèque consentie par le capitaine en cours de voyage. (Voir art. 24 de la loi du 21 août 1879.)

Nous avons déjà, en examinant l'article 2^{or}, fait ressortir les avantages de cette innovation qui permet la constatation immédiate des droits réels créés en pays étranger. Ici, comme à l'article 2^{or}, nous avons fait disparaître la disposition qui autorise le conservateur à refuser la transcription du titre s'il n'y a pas remboursement des frais dus pour les formalités antérieures.

Une clause nouvelle de l'article 141 du projet impose l'indication en marge des inscriptions hypothécaires de tous changements dans le pavillon, la nature ou le corps du navire. C'est une formalité dont nous ne percevons pas l'avantage. En effet, la mention de tous les changements apportés au navire doit déjà, aux termes de l'article 2, se faire en regard de l'acte d'immatriculation. Il suffit de consulter cet acte.

Par contre, nous exigeons la mention en marge de l'acte d'immatriculation de toute transcription hypothécaire. Car il rentre dans l'économie de notre système de publicité de concentrer à l'acte d'immatriculation toutes les

indications concernant le navire, de telle façon qu'en consultant cet acte et ses annotations marginales, l'intéressé soit immédiatement au courant de toutes les transcriptions relatives au navire.

A l'article 142 nous avons rétabli sous une forme plus concise, la disposition finale de l'article correspondant de la loi du 21 août 1879, qu'une erreur de plume avait fait disparaître du projet.

La disposition omise n'est, en effet, que la reproduction de l'article 81 de la loi hypothécaire de 1851, disposition de droit commun en la matière (voir article 10 de la loi française de 1874).

Un amendement à l'article 145 porte à cinq ans le terme pendant lequel l'inscription conserve l'hypothèque. Les conditions actuelles des armements maritimes exigent cette modification que nous avons reproduite à l'article 145.

Les articles 144 et 147 du projet exigent que les cessions, subrogations ou radiations d'hypothèques se fassent en la forme authentique, lorsque le créancier habite à l'étranger. L'opportunité de cette mesure ne nous apparaît pas. Nous sommes en une matière où l'acte sous seing privé est la règle. Nous ne devons déroger à cette règle que pour de réelles nécessités ou un évident intérêt. Or cette nécessité ou cet intérêt, nous les cherchons vainement dans l'espèce. La loi met la garantie de sincérité dans l'obligation de reproduire le bordereau d'inscription chaque fois que la cession ou la subrogation se fait par acte sous seing privé. Cette garantie garde sa valeur, quelle que soit la résidence du créancier, car nous ne voyons pas que la fraude soit plus facile dans un cas que dans l'autre.

Ajoutons que si on maintenait la mesure, il serait utile de la compléter par la reproduction de la disposition des articles 77 et 95 de la loi hypothécaire qui exige que les actes étrangers constitutifs d'hypothèque soient revêtus du visa du président du tribunal civil, chargé de vérifier si ces actes réunissent les conditions nécessaires pour leur authenticité dans le pays où ils ont été reçus.

Le projet de loi vous propose à l'article 150, dans des termes un peu ambigus peut-être, une modification à la loi de 1879 que nous ne pouvons qu'approuver. Elle consacre l'obligation pour celui qui achète un navire hypothéqué de faire dans les six mois de la transcription les notifications de son acquisition aux créanciers inscrits. S'il laisse passer ce délai, même en l'absence de toute poursuite de la part des créanciers, il perd son droit à la purge légale.

L'article 111 de la loi du 16 décembre 1851 en disposait déjà ainsi. Voici en quels termes le rapporteur de cette loi justifiait la mesure : « Il est juste, disait-il, qu'il ne puisse dépendre du nouveau propriétaire de choisir à son gré le moment le plus favorable à ses intérêts pour commencer la purge. D'autre part, la mesure que consacre notre disposition a pour conséquence d'attribuer aux créanciers la valeur réelle qu'avaient les immeubles à l'époque de la vente, puisque les devoirs de la purge devront être commencés dans un délai peu éloigné du jour de l'acquisition »

La modification de forme que nous avons apportée au texte de l'article 150 du projet le rapproche de l'article 111 de la loi hypothécaire et lui donne plus de précision.

Nous avons terminé l'examen des dispositions applicables aux navires. Nous abordons le titre que nous consacrons aux armements fluviaux.

Ce titre formera le titre X et dernier de la loi amendée du 21 août 1879 et viendra prendre place à la suite de l'article 237 de cette loi.

Il est utile, croyons-nous, de préciser que nous n'entendons pas, en déclarant les dispositions de quelques-uns des titres de la loi de 1879 applicables à la navigation intérieure, statuer *a contrario* en ce qui concerne les autres titres. L'objet restreint du projet, qui n'est la revision que de quelques titres dont le législateur a estimé urgent d'étendre le champ d'action, l'indique suffisamment.

Par l'article 238 nous rendons, sous réserve des exceptions et modifications que nous fixons, toutes les dispositions revisées de la loi du 21 août 1879 applicables aux bateaux.

La première exception vise, en outre des articles 4 et 5 réglant les privilèges sur navires, les dispositions des articles 2^{bis} et 133 relatives à la vente et à l'hypothèque des navires en cours de voyage. Ces mesures ne sont à leur place que pour la navigation au long cours.

Les articles 240 et 241 énumèrent les privilèges sur les bateaux et déterminent leur mode de preuve. Ils sont la reproduction de l'article 5^{bis} du projet, sous une autre forme. La nécessité de condenser dans un même article des dispositions multiples avait fait donner à l'article 5^{bis} une forme trop succincte. Le groupement différent que nous avons adopté permet de faire sans inconvénient de la matière de cet article l'objet de deux articles distincts.

L'application du titre II de la loi du 21 août 1879 aux armements fluviaux nous amène à examiner s'il y a lieu de soumettre en matière d'abandon le propriétaire d'un bateau aux mêmes règles que le propriétaire d'un navire.

On sait que ce dernier ne jouit pas du droit d'abandon quand il est capitaine du navire.

Le maintien de cette règle priverait de la faculté d'abandon la classe nombreuse et éminemment digne de sympathie des bateliers faisant leur gagne-pain de l'exploitation et de la direction du seul bateau qu'ils possèdent, c'est-à-dire ceux à qui principalement nous devons octroyer l'abandon, car le projet de loi est né du désir de leur venir en aide.

Nous ne voyons pas d'obstacle à la leur reconnaître.

L'abandon est essentiellement une dérogation au droit commun provoqué et légitimé par l'intérêt supérieur du développement des relations commerciales. Des usages séculaires ont déterminé ce qu'exigeait le droit maritime.

L'augmentation du nombre des bateliers consacrant leur modeste avoir à la construction d'un bateau qu'ils commanderont eux-mêmes est une source essentielle du développement du batelage. Nous devons les y engager en limitant leurs risques à la valeur du bateau. Il serait d'ailleurs inique de réserver le droit de restreindre ses pertes à sa « fortune de mer », aux seuls possesseurs de bateaux — possesseurs généralement

de bateaux nombreux — qui en remettent la direction à des préposés salariés.

Nous avons toutefois assigné des limites fort précises à l'exercice du droit d'abandon. Le fait du capitaine à gages est toujours chose faisant partie intégrante de la fortune maritime; chez le batelier propriétaire, l'engagement personnel se confond aisément avec l'engagement professionnel. L'article 242 énumère les responsabilités que l'abandon pourra couvrir. Ce sont les indemnités pour avaries à la marchandise; les dommages-intérêts pour abordage et les dépenses d'extraction du bateau échoué dans les eaux intérieures, bassins, ports et rades.

Ces risques sont essentiellement des risques de navigation. La créance de ceux-là seuls sera donc limitée à la valeur du bateau qui auraient dû se contenter de cette valeur si un tiers en avait eu la direction.

L'application aux bateaux tant des autres dispositions du titre II que de celles du titre V concernant les hypothèques, n'ont donné lieu à aucune observation et il ne nous reste plus à nous occuper que de la disposition de l'article 155^{bis} du projet.

Cet article rend applicables aux matières qui font l'objet des titres I et V toutes les dispositions de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851 auxquelles la présente loi ne déroge pas. Nous avons supprimé cette disposition. Son caractère impératif ne laisse pas au magistrat le soin d'apprécier ce qui constitue dans la loi hypothécaire un principe d'application générale et ce qu'il convient de n'appliquer qu'en matière immobilière.

Elle nous fait transporter sur le domaine commercial l'ensemble des règles d'un titre du Code civil. Pour en indiquer la portée, ne posons que cette question : l'hypothèque légale de l'État, des provinces, des communes et des établissements publics, prévue à l'article 47 de la loi hypothécaire frapperait-elle en vertu de l'article 155^{bis} du projet, les navires et bateaux, comme jusqu'ici elle atteint l'immeuble?

Nous avons supprimé également la partie de l'article 155^{bis} relative à la loi du 4 juillet 1887.

Cette loi s'occupe de la tenue des registres. Nous vous proposons de régler cette tenue par un arrêté royal.

C'est un arrêté royal, aussi, qui règlera la formule des serments à prêter. La place de ces formules n'est pas dans un code de commerce.

Le Rapporteur,
CHARLES ULLENS.

Le Président,
A. BEERNAERT.

(12)

PROJET DE LOI.

Texte du projet.

ARTICLE UNIQUE.

Le titre I^{er}, le chapitre I^{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 :

TITRE PREMIER. — DES NAVIRES DE COMMERCE.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA CLASSIFICATION DES NAVIRES DE COMMERCE.

ART. 1^{er}.

Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres bâtiments 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 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.

ART. 1^{bis}.

Les navires de commerce belges sont meubles; néanmoins, ils peuvent être hypothéqués.

CHAPITRE II.

DE LA TRANSMISSION DES DROITS RÉELS SUR LES NAVIRES DE COMMERCE.

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

Texte de la commission.

ARTICLE UNIQUE.

Le titre I^{er}, le chapitre I^{er} et l'article 27 du titre II ainsi que le titre V de la loi du 21 août 1879 formant le livre II du Code de commerce sont révisés et rédigés comme suit :

TITRE PRÉLIMINAIRE.

ART. 1^{er}.

Les bâtiments de commerce sont meubles; néanmoins ils peuvent être hypothéqués.

Sont qualifiés *navires*, les bâtiments 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 qualifiés *bateaux*, les bâtiments d'au moins dix tonneaux de jauge 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.

Les navires de moins de vingt tonneaux sont, pour l'application de la présente loi, assimilés aux bateaux.

TITRE PREMIER.

DE LA TRANSMISSION DES DROITS RÉELS SUR LES NAVIRES.

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 de l'entrée en vigueur de la présente loi, aura un

Texte du projet.

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 nom, 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 spécial à ce destiné au bureau 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 le navire est immatriculé, le numéro du registre 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

Texte de la commission.

droit réel, autre qu'un privilège ou une hypothèque, sur un navire belge en fera l'affirmation sous serment devant le juge de paix du canton dans le ressort duquel est situé le port d'attache, si elle se trouve en Belgique, et devant le consul belge, si elle se trouve à l'étranger.

A l'appui de son affirmation, elle produira le titre authentique ou sous seing privé de son acquisition, s'il s'agit d'un navire acquis par elle, ou une attestation dûment légalisée du constructeur, s'il s'agit d'un navire construit pour son compte.

La déclaration indiquera les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence de l'ayant droit, le nom du navire, son port d'attache, 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 en dressera acte, et l'ayant droit la fera transcrire en entier sur un registre spécial à ce destiné au bureau des hypothèques maritimes.

L'ayant droit fera ensuite marquer sur le navire le nom du bureau, le numéro du registre et l'année de l'immatriculation.

II. Les formalités qui précèdent seront observées à l'égard des navires étrangers, dès qu'ils acquerront la nationalité belge. Il sera, en outre, en ce qui les concerne, joint à la déclaration un certificat des autorités étrangères compétentes renseignant les créances privilégiées ou hypothécaires inscrites sur le navire, ou attestant qu'il n'en existe pas. Le déclarant affirmera sous serment qu'il n'y a pas de créances privilégiées ou hypothécaires autres que celles portées sur le certificat. Cette déclaration ainsi que le certificat seront transcrits à la suite de l'acte d'immatriculation.

III. Toute personne pour compte de laquelle se construit en Belgique un navire destiné à naviguer sous pavillon belge, fera sous serment une déclaration de construction, qui indiquera ses nom, prénoms, nationalité, domicile et rési-

Texte du projet.

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° 1 du présent article.

IV. Tout propriétaire de navire de commerce affirmera, conformément au n° 1 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 au registre spécial, et la corrélation entre cette formalité et celle prescrite au n° 1 ou au n° III du présent article, selon le cas, sera établie par une double mention marginale.

V. La déclaration ou affirmation prescrite par les dispositions précédentes sera faite par le gérant ou administrateur, si le navire appartient à une société. Elle sera faite par le propriétaire de la plus grande part et, en cas de parts égales, par le plus âgé, si le navire appartient à plusieurs co-propriétaires.

VI. La formule du serment est annexée à la présente loi.

VII. Tous actes postérieurs à la transcription prescrite par les n° 1 et III du présent article, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire de commerce construit ou en construction, 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 spécial au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé.

Texte de la commission.

dence, le chantier de construction, le nom du navire, sa nature, ses dimensions, son pavillon et son tonnage présumé, et contiendra élection d'un port d'attache.

A l'appui de sa déclaration, elle produira une attestation dûment légalisée du constructeur.

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

Elle sera transcrite et il sera procédé à la marque prescrite sur le corps du navire, conformément aux dispositions du n° 1 du présent article.

IV. Les dispositions du n° 1 du présent article seront applicables en cas de changements opérés dans le nom, le pavillon, la nature, les dimensions ou le tonnage du navire.

Mention de la nouvelle transcription sera faite en marge de l'acte d'immatriculation.

(Supprimé.)

(Supprimé.)

V. A partir de l'immatriculation d'un navire, construit ou en construction, tous actes à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels, autres que les privilèges et les hypothèques, tous actes de renonciation à ces droits et tous jugements passés en force de chose jugée tenant lieu de conventions ou de titres pour leur transmission, seront transcrits en entier sur un registre spécial au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé.

Il sera fait mention de la transcription en marge de l'acte d'immatriculation.

Texte du projet.

VIII. Jusqu'à ce que la déclaration ou affirmation prescrite aux n° I à III du présent article soit portée sur le registre spécial, et que l'immatriculation soit indiquée sur le navire comme il est prescrit, le navire ne pourra être l'objet d'aucun acte entre vifs constitutif ou translatif de droits réels.

Jusqu'à l'accomplissement des formalités prescrites par le n° IV, le propriétaire répondra 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° VII, ces actes ne pourront être opposés aux tiers qui auraient contracté sans fraude.

ART. 2^{bis}.

L'aliénation volontaire d'un navire de commerce construit ou en construction, à titre gratuit ou onéreux, doit être faite 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 ou sur la déclaration du propriétaire, s'il s'agit d'un bâtiment de pêche, 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 adresse immédiatement par voie télégraphique, à l'intervention du fonction-

Texte de la commission.

VI. Aucune demande tendant à prononcer l'annulation ou la révocation de droits résultants d'actes transcrits, ne sera reçue dans les tribunaux qu'après qu'il en aura été fait mention en marge desdits actes.

Il sera, à la suite de ladite inscription, fait mention de toute décision intervenue sur semblable demande.

Les greffiers ne pourront délivrer d'expédition de la décision qu'après qu'il aura été justifié de l'accomplissement de cette formalité.

VII. Jusqu'à ce que l'immatriculation et la marque soient opérées, le conservateur des hypothèques ne pourra recevoir à la transcription aucun acte entre vifs constitutif ou translatif de droits réels.

(Comme ci-contre.)

Jusqu'à la transcription des actes prévus au n° V, ces actes ne pourront, etc.

ART. 2^{bis}.

I. La vente volontaire d'un navire construit ou en construction, 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 part du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

II. La vente d'un navire consentie par le capitaine en cours de voyage doit avoir lieu par acte passé devant le consul belge ou, à défaut de consul, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à l'acte.

Le fonctionnaire qui passe l'acte indique sur la lettre de mer ou sur la déclaration du propriétaire, s'il s'agit d'un bâtiment de pêche, 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 adresse immédiatement par voie télégraphique, à l'intervention du fonctionnaire

Texte du projet.**Texte de la commission.**

naire 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° VII 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° VII de l'article 2.

ART. 2^{er}.

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.

CHAPITRE III.**DES PRIVILÈGES SUR LES NAVIRES DE COMMERCE.****ART. 3.**

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

ART. 4.

Sont seules 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 confor-

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 mention de cette transcription en marge de l'acte d'immatriculation.

Ces formalités valent transcription, 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.

(Supprimé.)

III. En cas de capture, de naufrage ou de destruction du navire, le capitaine survivant en donne immédiatement, s'il le peut, sinon au plus tard dans les quinze jours de son retour dans le pays, avis au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé. Cet avis est transcrit sur le registre désigné au n° V de l'article 2 avec mention marginale en regard de l'acte d'immatriculation.

A défaut d'avoir été rempli par le capitaine, le devoir de donner cet avis incombe aux propriétaires du navire dès qu'ils ont connaissance du sinistre.

ART. 2^{er}

Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon qu'il portait au moment de leur naissance

CHAPITRE III.**DES PRIVILÈGES SUR LES NAVIRES.****ART. 3.**

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque sur un navire, 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 dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

Comme ci-contre.

Texte du projet.**Texte de la commission.**

mément 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, quilles, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année quand l'assurance est faite à l'année;

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

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

Comme ci-contre.

Texte du projet.

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, par tous les moyens de preuve prévus par l'article 25 de la loi du 15 décembre 1872;

8° Les avances faites pour la construction du navire, par un acte ayant date certaine;

9° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances;

10° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements

Texte de la commission.

(Comme ci-contre.)

Les frais de remorquage et les créances désignées par les n° 3, 4 et 5 seront constatés, etc.

(Comme ci-contre.)

(Supprimé.)

8° (Comme ci-contre.)

9° (Comme ci-contre.)

Texte du projet.

arrêtés entre les parties et approuvés par le président du tribunal de commerce;

11° La vente du navire, par un acte rendu public par sa transcription 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 :

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

2° Les droits de navigation ainsi que les frais de remorquage;

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment;

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

5° Les frais de sauvetage et d'assistance;

6° Les loyers et gages du commandant et autres gens de l'équipage.

Les créances énoncées sous les n° 2° à 6° ne jouissent du privilège que pendant trois mois, à compter du jour où la dette a été exigible;

7° 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;

8° 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;

9°, 10° et 11°. Les créances reprises respectivement sous les n° 11°, 14° et 15° de l'article 4, les créances énoncées sous les n° 1° à 5° et 8° à 11° seront justifiées suivant les modes établis pour les créances de même nature par l'article 5 qui précède; la créance énoncée sous le n° 6° sera constatée par la preuve testimoniale et par tous les autres moyens de preuve admis par le droit commun; celle énoncée sous le n° 7° par des factures ou états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

ART. 5^{ter}.

Les privilèges créés par les articles 4 et 5^{bis}, à l'exception du privilège du vendeur et du privilège des avances pour la construction, sont dispensés de l'inscription sur le registre du conservateur des hypothèques.

Texte de la commission.

10° La vente du navire et les avances faites pour la construction du navire, par un acte rendu public par sa transcription sur le registre du conservateur des hypothèques.

(Supprimé. Voir art. 240.)

(Supprimé.)

Texte du projet.**ART. 6.**

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

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

ou par la vente volontaire transcrite conformément à l'article 2 n° VII, 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.

**TITRE II. — DES PROPRIÉTAIRES
DE NAVIRES ET DES ÉQUIPAGES.**

CHAPITRE I.**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 fret ou de leur valeur à la fin du voyage, pendant lequel l'obligation est née.

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 fret 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 fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le navire a droit, notamment pour abordage, assistance, avaries communes.

Texte de la commission.

(Comme ci-contre.)

ART. 7.

Tout propriétaire de navire est civilement, etc. (Comme ci-contre.)

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 fret, ou de leur valeur, lorsque celle-ci aura été régulièrement constatée, à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née.

(Comme ci-contre.)

Texte du projet.

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 du co-propriétaire 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 fret à abandonner est le fret 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. 7^{ter}.

Le propriétaire qui fait abandon doit, préalablement, désintéresser les créanciers qui ont des privilèges ou hypothèques sur le navire ou le fret et qui conserveraient, nonobstant l'abandon, une action personnelle contre lui; il doit aussi provoquer la nomination, par la justice, d'un liquidateur chargé de recevoir l'objet de l'abandon et d'en répartir le produit entre les créanciers que l'abandon prive de leur recours contre le propriétaire personnellement. Aucun autre créancier ne participe à la répartition.

S'il y a contestation sur l'obligation personnelle du propriétaire, le liquidateur réserve, jusqu'après décision judiciaire rendue en dernier ressort, la part revenant à la créance dans le cas où l'abandon en libérerait le propriétaire du navire.

La nomination du liquidateur est publiée dans un journal de la localité où siège le tribunal qui l'a désigné, ainsi que dans le *Moniteur belge*. Aucune répartition n'est faite avant

Texte de la commission.

(Comme ci-contre.)

ART. 7^{ter}.

Le propriétaire qui fait abandon doit, préalablement, désintéresser les créanciers qui ont des privilèges ou hypothèques sur le navire ou le fret et qui conserveraient, nonobstant l'abandon, une action personnelle contre lui; il doit aussi provoquer, par requête adressée au tribunal de commerce dont dépend le port d'attache, la nomination d'un liquidateur chargé de recevoir l'objet de l'abandon et d'en répartir le produit entre les créanciers que l'abandon prive de leur recours contre le propriétaire personnellement.

S'il y a contestation sur l'obligation personnelle du propriétaire, le liquidateur réserve, jusqu'après décision judiciaire rendue en dernier ressort, la part revenant à la créance dans le cas où l'abandon en libérerait le propriétaire du navire.

La nomination du liquidateur est publiée dans un journal de la localité où siège le tribunal qui l'a désigné, ainsi que dans le *Moniteur belge*. Aucune répartition n'est faite avant

Texte du projet.

qu'il se soit écoulé un mois depuis cette publication. Est déchu de tout droit dans les répartitions faites, le créancier qui n'a pas fait connaître sa créance au liquidateur avant ces répartitions.

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-propriétaire 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-propriétaire 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 pas, 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. 154.**

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Texte de la commission.

qu'il se soit écoulé un mois depuis cette publication. Est déchu de tout droit dans les répartitions faites, le créancier qui n'a pas fait connaître sa créance au liquidateur avant ces répartitions.

ART. 8.

Le propriétaire peut en tout temps congédier le capitaine.

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

(Comme ci-contre)

ART. 27.

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

**TITRE V. — DE L'HYPOTHÈQUE
MARITIME.**

(Supprimé.)

Texte du projet.**ART. 135.**

Le contrat par lequel l'hypothèque sur un navire de commerce est consentie doit être rédigé par écrit, et mentionner le nom du bureau et 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 applicables en ce cas.

Le conservateur inscrit le contenu du 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'in-

Texte de la commission.**ART. 134.**

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit, et mentionner le nom du bureau et le numéro d'immatriculation du navire.

(Comme ci-contre.)

ART. 135.

L'hypothèque sur un navire consentie par le capitaine en cours de voyage doit être établie par contrat passé devant le consul belge, ou, à défaut de consul, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à l'acte.

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

(Comme ci-contre.)

(Supprimé.)

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 et il devra être authentique lorsque l'hypothèque est consentie par acte en la forme authentique.

ART. 137.

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

ART. 138.

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

(Comme ci-contre.)

Texte du projet.

scription sur le registre à ce destiné au bureau des hypothèques où le navire est immatriculé.

ART. 140.

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau 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 modifications 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'ils résultent de la déclaration prescrite 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.

Texte de la commission.**ART. 140.**

(Comme ci-contre.)

ART. 141.

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

Il fait mention de la transcription en marge de l'acte d'immatriculation.

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.

Texte du projet.**Texte de la commission.****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. 143.

Tous les créanciers inscrits le même jour exercent leur droit en concurrence

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

ART. 144.

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

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

L'acte de cession ou de subrogation peut être fait sous seing privé, à moins que le créancier ne demeure à l'étranger, auquel cas l'acte doit être authentique.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur la représentation du bordereau d'inscription, lequel est revêtu, par le conservateur, de son visa dûment daté.

ART. 144.

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

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

(Supprimé.)

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur la représentation du bordereau d'inscription, lequel est revêtu, par le conservateur, de son visa dûment daté.

ART. 145.

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

ART. 146.

L'inscription garantit, au même rang que le capital, cinq 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.

Les inscriptions sont rayées ou réduites sur le vu de l'acte de 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 authentique ou sous seing privé de consentement.

ART. 147.

(Supprimé.)

Texte du projet.

Toutefois, l'acte doit être authentique lorsque le créancier demeure à l'étranger.

Si l'acte est authentique, il y est joint une copie certifiée, exempte du timbre.

S'il est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du bordereau d'inscription, lequel est revêtu, par le conservateur, de son visa, dûment daté.

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 créanciers s'exerceront sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

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 dans les six mois de la transcription de son titre 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;

Texte de la commission.

Si l'acte de consentement est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du bordereau d'inscription, lequel est revêtu, par le conservateur, de son visa, dûment daté.

(Comme ci-contre.)

ART. 150.

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

(Comme ci-contre.)

Texte du projet.

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.

Texte de la commission.

Le nouveau propriétaire ne jouira de la faculté qui lui est accordée par le présent article, que sous condition de faire les notifications prescrites, dans les six mois de la transcription du titre d'acquisition.

ART. 151.

Le nouveau propriétaire déclarera dans l'acte de notification qu'il, etc.

(Comme ci-contre.)

Cette réquisition sera, au plus tard, signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours de la notification, etc.

(Comme ci-contre.)

Texte du projet.**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.

Texte de la commission.

(Comme ci-contre.)

TITRE X. — DES BATEAUX.**ART. 238.**

La présente loi, sauf les numéros II et III de l'article 2^{bis} et les articles 4, 5 et 135, est applicable aux bateaux sous les modifications prévues aux articles qui suivent.

ART. 239.

Les transcriptions concernant les bateaux se feront au bureau de la conservation des hypothèques dont dépend le port d'attache.

ART. 240.

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

- 1° Les frais de justice et autres frais pour parvenir à la vente et à la distribution du prix;
- 2° Les droits de navigation ainsi que les frais de remorquage;
- 3° Les gages du gardien et frais de garde du bateau jusqu'à la vente.
- 4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les appareils;
- 5° Les frais de sauvetage et d'assistance;
- 6° Les loyers et gages du commandant et autres gens de l'équipage.

Les créances énoncées sous les nos 2° à 6° ne jouissent du privilège que pendant trois mois, à compter du jour où la dette a été exigible.

7° Les sommes dues pour fournitures, les frais d'entretien ou de réparation du bateau 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;

Texte du projet.**Texte de la commission.**

8° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le bateau n'a point encore fait de voyage;

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le bateau 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;

9° Les sommes avancées pour la construction d'un bateau par celui pour le compte duquel il est construit, si le bateau ne lui a point encore été livré;

10° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage;

11° Les sommes dues aux vendeurs du bateau pour son prix.

Les créanciers de même rang viennent en concurrence et au marc le franc.

ART. 241.

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° 5 et 4 de l'article 240, seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce;

4° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties et approuvés par le président du tribunal de commerce.

5° Les gages et loyer de l'équipage et les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du bateau, par tous les moyens de preuve admis par le droit commun en matière commerciale.

6° Les fournitures et les frais d'entretien ou de réparation du bateau et de ses agrès et apparaux par des factures ou états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

Texte du projet.**Texte de la commission.**

DISPOSITION COMMUNE AUX TITRES I ET V.

ART. 135^{bis}.

Les dispositions de la loi hypothécaire du 16 décembre 1854, complétées par celles de la loi du 4 juillet 1887, sont applicables aux matières qui font l'objet des titres I et V du livre II, pour autant que ceux-ci n'y dérogent point.

7° La vente du bateau et les avances faites pour sa construction, par un acte rendu public par sa transcription sur le registre du conservateur des hypothèques.

ART. 242.

La faculté de se libérer par l'abandon est accordée à celui qui est en même temps patron et propriétaire ou co-propriétaire du bateau, le cas de dol excepté :

1° Pour les indemnités du chef d'avaries à la marchandise transportée;

2° Pour les dommages causés par abordage, soit à d'autres navires ou bateaux, soit aux ouvrages des ports, rades, fleuves et canaux;

3° Pour les frais d'extraction du bateau en cas de naufrage dans les eaux intérieures, bassins, ports ou rades.

DISPOSITION COMMUNE AUX TITRES I, V ET X.

ART. 243.

(Supprimé.)

La tenue des registres, les formules des déclarations, les marques à placer sur les navires et bateaux et le mode d'en établir l'apposition, seront réglées par un arrêté royal à prendre en exécution de la présente loi.

Texte du projet.**Texte de la commission.**

Annexes à la loi du _____ portant révision du titre I^{er}, du chapitre I^{er}, du titre II et du titre V de la loi du 21 août 1879 contenant le livre II du Code de commerce.

(Supprimé.)

ANNEXE I.

Formules du serment à prêter en vertu de l'article 2, n° I, de la loi :

Formule A. — Lorsque le navire appartient à un seul propriétaire :

« Je soussigné (nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence), jure et affirme que le navire (de mer ou d'intérieur) nommé naviguant sous pavillon, attaché au port de, mesurant, jaugeant . . . tonneaux, construit à, le, ayant une coque en, m'appartient en totalité. »

(Signature du propriétaire.)

Formule B. — Lorsque le navire appartient à plusieurs co-propriétaires :

« Je soussigné (désignation conforme à la formule A), agissant en qualité de (principal intéressé ou co-intéressé le plus âgé), jure et affirme que le navire (description conforme à la formule A) m'appartient pour (indiquer la part de propriété); que le même navire appartient à X (désignation conforme à la formule A) pour. »

(Signature du co-propriétaire déclarant.)

Formule C. — Lorsque le navire appartient à une société :

« Je soussigné (comme à la formule A), gérant ou administrateur de la société (nature et désignation de la société), laquelle a son siège à, jure et affirme que le navire (comme à la formule A) appartient (en totalité ou pour) à la susdite société. »

(Signature du gérant ou administrateur.)

Formule D. — Lorsqu'il existe sur le navire un droit réel autre qu'un droit de propriété et autre qu'un privilège ou une hypothèque :

« Je soussigné, etc. (la suite comme à la formule A ou B ou C, selon le cas), jure et

Texte du projet.

affirme que le navire (comme à la formule A) est grevé à mon profit ou bien tant à mon profit qu'au profit de (nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence) ou bien au profit de la susdite société d'un droit de (désigner la nature du droit). »

(Signature du déclarant)

ANNEXE II.

Formule du serment à prêter en vertu de l'article 2, n° III, de la loi :

« Je soussigné, etc. (la suite comme à la formule A ou B ou C de l'annexe I), jure et affirme que sur le chantier de M , situé à , se construit, en ce moment, pour mon compte ou bien tant pour mon compte que pour le compte de (nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence) ou bien pour le compte de la susdite société, un navire (de mer ou d'intérieur) qui se nommera , mesurera , et jaugera tonneaux. Ledit navire est destiné à naviguer sous pavillon et sera attaché au port de »

(Signature du déclarant).

ANNEXE III.

Formule du serment à prêter en vertu de l'article 2, n° IV, de la loi :

« Je soussigné, etc. (la suite comme à la formule A ou B ou C de l'annexe I), jure et affirme que le ou les changement... suivant... a ou ont été opérés... dans (le nom ou le pavillon ou la nature ou les dimensions ou le tonnage) du navire immatriculé au bureau des hypothèques de , sous le numéro : (Décrire le changement opéré.) »

(Signature du déclarant).

Texte de la commission.

(Supprimé.)