

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MAI 1905.

Projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

PRÉLIMINAIRES.

Le « projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure », déposé par le Gouvernement en la séance de la Chambre du 17 janvier 1905, fut renvoyé à la commission spéciale qui avait eu à examiner le projet de loi portant révision des dispositions légales relatives à l'hypothèque fluviale et à l'abandon, dû à l'initiative de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck.

La commission se réunit dans le courant de mars 1905 et désigna le rapporteur. Elle le chargea de lui présenter un rapport qui tint compte à la fois du projet déposé par le Gouvernement et du projet de M. Delbeke et consorts déjà approuvé par la commission.

Le rapport fut soumis le 7 mai à la commission et adopté.

*
* *

Le projet déposé par MM. Beernaert, Delbeke et Vanden Broeck ne concernait pas le commerce maritime. Il ne regardait que la batellerie. Mais à ce point de vue il était complet. Embrassant à la fois la matière de la

(1) Projet de loi, n° 60.

Amendements, nos 117 et 149.]

(2) La Commission, présidée par M. Begerem, était composée de MM. De Lantsheere, Destree, Hoyoïs, Hubert et Segers.

propriété des bateaux, l'hypothèque fluviale et les privilèges, le droit d'abandon, l'assurance et les avaries communes, il constituait le code intelligible et complet du batelier.

Il était le fruit d'une collaboration longue et minutieuse des hommes les plus autorisés et de tous les organismes compétents.

Rarement la législature vit une proposition aussi bien ordonnée soumise à ses délibérations.

Aussi la Commission spéciale crut-elle pouvoir s'y rallier sans réserve et engageât-elle la Chambre, par l'organe de son rapporteur, à voter le projet sans discussion.

* * *

Le projet du Gouvernement, par contre, ne se limite pas à la navigation intérieure. Il s'étend à la navigation maritime, ou plutôt il se subdivise en deux parties. Il édicte, d'une part, les principes qui doivent régir la matière de la propriété des navires, de la publicité des droits réels, des privilèges et de l'hypothèque maritime. Il trace, d'autre part, les règles relatives au régime de la batellerie.

Il n'est pas douteux qu'en complétant l'œuvre de MM. Delbeke et consorts par le dépôt d'un projet qui revise les dispositions relatives à la navigation maritime et modifie à cet égard la loi du 21 août 1879, le Gouvernement réalise un progrès.

Les projets de loi des Gouvernements de 1892, 1893 et 1894 fusionnaient, en un même contexte, les dispositions relatives aux navires et aux bateaux. Il en résultait de graves inconvénients que nous avons rappelés en un précédent rapport. Le rapporteur de la commission spéciale de 1895, M. Ullens, les signala avant nous; il y remédia, dans le projet annexé à son rapport, en faisant des articles relatifs aux armements fluviaux un titre spécial et final, intitulé « Des bateaux ». Le Gouvernement a tenu compte de cette modification. Il a suivi ainsi la marche du Code de commerce hollandais. Mais il eût pu faire un pas de plus. Pour faire un cadre distinct aux règles de la navigation *fluviale*, il eût pu admettre dans une plus large mesure, qu'il valait mieux, comme le proposait M. Delbeke à la séance de la Chambre du 8 mars 1898, « ne pas traiter cette matière par renvois », mais « lui consacrer des textes spéciaux et pour ainsi dire un petit code séparé ». Il est, en effet, certain que le batelier — le plus souvent simple et illettré — aurait grand'peine à ne pas perdre le fil d'Ariane dans le labyrinthe des textes législatifs auxquels le projet du Gouvernement renvoie à chaque pas, et qu'il aurait un réel intérêt à disposer d'un code clair et complet qui serait le vade-mecum inscrit en tête de l'acte de nationalité de son bateau.

Le projet de MM. Delbeke et consorts constituait ce guide sûr et précis. Il serait inopportun de le répudier pour lui préférer un texte en raccourci, qui se contente, dans la majeure partie de ses dispositions, de s'en référer, non seulement aux dispositions nouvelles qui régleront la matière de la navigation maritime, mais surtout (en ce qui concerne l'abandon, les assurances et les avaries) à la loi du 21 août 1879.

Ce travail de recherche, de juxtaposition et de contrôle, déjà si délicat pour les hommes de loi, est pratiquement impossible pour le batelier.

C'est le motif pour lequel la Commission a tâché de tenir compte dans toute la mesure possible, du désir exprimé par MM. Delbeke et consorts. Elle croit y avoir réussi tout en évitant des contrariétés de textes.

Le projet du Gouvernement, en ce qui concerne la navigation maritime, ne traite que la matière de la propriété des navires, celle des droits réels et celle des privilèges et des hypothèques.

Dans un but d'unification que l'on comprendra, la Commission propose d'appliquer à cet égard aux bateaux les règles proposées par le Gouvernement pour les navires, sauf à transporter dans la partie maritime du projet certaines dispositions meilleures du projet de MM. Delbeke et consorts relatif à la navigation fluviale.

Mais le Gouvernement, dans la partie maritime de son projet, ne s'occupe ni de l'abandon, ni des assurances, ni des avaries. Et dans la partie du projet consacrée aux bateaux, il traite ces matières par renvoi à la loi du 21 août 1879.

C'est ici que la Commission a cru pouvoir donner satisfaction à MM. Beernaert, Delbeke et Vanden Broeck et aux collaborateurs de leur projet, en réintégrant dans le projet pour ces matières dans leur application à la navigation fluviale, les dispositions si claires et si complètes de leur proposition.

* * *

Quelle est la façon la plus simple, au point de vue des grandes subdivisions du projet, de combiner le projet du Gouvernement en ce qui concerne les navires, avec la proposition de MM. Delbeke et consorts en ce qui concerne les bateaux ?

Est-ce, comme le propose le Gouvernement, d'ajouter au Livre II du Code de commerce un titre IX, intitulé « Des bateaux » ?

Nous ne le croyons pas.

Le Livre II du Code de commerce, est en effet, intitulé « Du Commerce maritime. » Or le titre IX, intitulé « Des bateaux », aurait précisément pour but de traiter de la navigation *non maritime*.

Il y aurait donc là une anomalie.

Il vaudrait mieux maintenir le Livre II, en réunissant, comme le propose le Gouvernement, les titres I et V, qui embrassent des dispositions faites pour se fondre. Ce livre deviendrait le « Code de la navigation maritime ».

On y ajouterait un livre IIbis qui serait intitulé le « Code de la navigation intérieure ».

Il se rangerait, dans le projet du Gouvernement, sous la rubrique de l'article 4.

LE PROJET DE LOI.

Le projet du Gouvernement, divisé en quatre articles, comprend — comme nous l'avons dit déjà — deux espèces de dispositions. Les trois premiers articles visent les navires. L'article 4 regarde les bateaux.

Nous allons les rencontrer tour à tour.

I. — Les navires.

Le projet du Gouvernement semble dominé par trois grandes idées.

La première vise le régime nouveau de publicité. Il est basé sur l'immatriculation du navire. Dans un registre nouveau, destiné à remplacer les registres actuels et appelé le registre-matricule, chaque navire sera individualisé.

A côté du nom du navire se trouveront transcrits en extraits tous les actes qui affectent sa condition juridique, qui sont constitutifs de droits réels sur le bâtiment. Il suffira donc de consulter le compte ouvert au navire, dans le registre-matricule, pour connaître dans toute son ampleur sa situation juridique et réelle. Les inscriptions ne s'y feront cependant que par extraits. Mais à côté du registre du conservateur se trouveront les dossiers. Chaque navire — et ce sera la grande utilité de la réforme — aura le sien. On y trouvera dans leur intégrité les pièces renseignées en extrait au feuillet-matricule.

Ce système de publicité est simple et clair. Il présente l'avantage de permettre au conservateur de grouper tous les éléments qui établissent la situation réelle d'un navire en un même registre et de se renseigner d'un coup d'œil. Ils permettent, en consultant le dossier du navire, de trouver réunis en une même farde tous les actes qui concernent sa situation juridique. Tous ces actes, en effet, devront être présentés en double, et le conservateur versera le double qui lui restera au dossier.

La deuxième innovation du projet est relative au régime des recherches hypothécaires.

Le mode d'immatriculation des navires proposé par le Gouvernement permettra de faire reposer le système des annotations et des recherches hypothécaires non plus sur le nom du propriétaire du navire, mais sur le navire lui-même. L'organisation hypothécaire aura donc comme pivot, en matière maritime et fluviale, non plus l'état nominatif des propriétaires, mais l'état nominatif des propriétés.

L'utilité d'une pareille réforme n'est pas contestable. L'idéal serait même de la voir étendre, comme en d'autres pays, aux biens fonciers. Peut-être y arrivera-t-on un jour par la fusion du cadastre et des conservations d'hypo-

thèques. L'application de la nouvelle méthode aux navires et aux bateaux constituera en tous cas à cet égard, une expérience utile. Mais le régime nouveau présente cependant un double inconvénient auquel il importe de remédier : Il facilite la fraude et contrarie les usages.

Il facilite la fraude : Il est à craindre en effet que le propriétaire du navire débaptise son bâtiment. Comme le nom du navire est le pivot des annotations et des recherches, on voit les inconvénients graves qui peuvent en résulter. Lorsqu'un immeuble change de propriétaire, la vérification en est facile, grâce à l'existence du cadastre, où le bien foncier est en quelque sorte immobilisé. Mais lorsqu'un navire passe aux mains d'un nouveau propriétaire et que celui-ci lui donne un autre nom, qui le saura ? C'est le motif pour lequel il doit être bien entendu que le certificat de jaugeage renseignera le nom du navire et le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire ; c'est le motif pour lequel nous proposons à l'article 4 que le conservateur inscrive ces mentions dans le livre-matricule ; c'est encore l'une des raisons pour lesquelles la Commission propose aux articles 4 et 5 que le propriétaire qui fait immatriculer son navire joigne au certificat de jaugeage le titre authentique ou sous seing privé de son acquisition, ou l'attestation légalisée du constructeur. C'est enfin l'une des raisons qui pousse la Commission à proposer la tenue du registre alphabétique dont nous allons parler.

Nous venons de dire que le nouveau régime proposé pourrait contrarier les usages. En effet, si l'on veut connaître aujourd'hui la condition juridique des immeubles de son débiteur, on se rend au bureau de la conservation des hypothèques. Le conservateur nous renseigne dans toute la mesure possible, c'est-à-dire qu'il nous indique les biens acquis par le débiteur par voie de mutation et les biens grevés de droits réels. Si vous voulez connaître en outre les biens non grevés que le tiers aurait acquis par succession, il faudra vous renseigner au cadastre, où vous retrouverez l'état complet des propriétés ou au bureau des successions. Que vous receviez les renseignements en un acte ou en deux, vous pourrez connaître sur la simple indication du nom du tiers, la situation exacte de ses biens immobiliers. Voilà pour les propriétés foncières. Mais il n'en est pas de même pour les navires et pour les bateaux. Si vous demandez au conservateur « quelles embarcations possède M. X., et ces bâtiments sont-ils grevés ? » il vous répondra dans le régime nouveau proposé par le Gouvernement « Je n'en sais rien, car je n'ai plus qu'un registre unique où tout pivote sur le nom des navires. Je n'ai plus de registre alphabétique où les navires sont renseignés au nom du propriétaire. » Il en résulte que la tenue d'un pareil registre est le complément indispensable de la réforme, et cela pour une double raison. D'abord, parce que ce registre sera aux bâtiments maritimes et fluviaux ce que l'indication cadastrale est à la propriété. Ce sera en quelque sorte le cadastre des navires. Et ensuite, parce que sans ce registre il deviendrait impossible en bien des cas, notamment lorsqu'on ne connaît pas les noms des navires que possède un tiers, de savoir si ce tiers est propriétaire de navires et s'ils sont grevés de droits réels. Or il y aurait là une lacune. Il y aurait en outre une véritable perturbation dans les habitudes

et dans les mœurs. Le public qui ne connaît que peu les lois spéciales, pourrait ignorer lorsqu'il s'enquerrait de la situation des propriétés d'un débiteur, qu'il a à fournir des renseignements différents, selon qu'il s'agit d'un bien foncier ou d'un bien naval. Il ne comprendrait pas surtout, qu'on ne puisse pas lui dire si le débiteur est propriétaire de navires, lorsqu'il ne peut pas lui-même indiquer le nom des bâtiments.

La troisième grande idée du projet réside dans la réduction du nombre des privilèges. Elle répond aux vœux souvent exprimés par tous ceux qui ont le souci de voir se développer l'hypothèque et s'affermir le crédit maritime. Nous en reparlerons en discutant le classement des créances privilégiées.

*
* *

A ces observations d'ordre général, faisons succéder l'examen des articles du projet.

ARTICLE PREMIER.

Le titre I^{er} est intitulé : « Des navires et autres bâtiments de mer. »

On se demande en vain quelle est la portée de ces derniers mots. Loin de dire à quelles obligations sont soumis ces « autres bâtiments », le titre n'en parle même pas. Nous proposons la suppression de ces mots.

CHAPITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET DE LEUR IMMATRICULATION.

ARTICLE PREMIER.

Le projet de la Commission de 1895, rapportée par M. Ullens et le projet de MM. Delbeke et consorts, relatif à la navigation fluviale se sont rangés aux décisions du Congrès de Bruxelles de 1887, en ce qui concerne la limite de jauge des bâtiments. Ces projets distinguent trois espèces d'embarcations :

1° Les embarcations de moins de 10 tonneaux de jauge. Elles sont trop peu importantes pour qu'on les soumette aux formalités de la loi ;

2° Les bâtiments d'au moins 10 tonneaux de jauge. Ceux-ci sont qualifiés *bateaux* : « s'ils font ou sont destinés à faire habituellement, *dans les eaux intérieures*, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération *lucrative* de navigation. » Ils sont encore qualifiés bateaux, ou plutôt ils « sont assimilés aux bateaux » s'ils ont de 10 à 20 tonneaux de jauge, bien qu'ils fassent ou sont destinés à faire ces mêmes opérations *en mer* ;

3° Les bâtiments *de plus de 20 tonneaux* de jauge qui font ou sont destinés à faire *en mer* ces opérations. Ils sont qualifiés *navires*.

Il en résultait que les faibles embarcations, celles qui jaugeaient moins de 10 tonneaux, n'étaient pas soumises à la loi. Il en résultait aussi que les bâtiments qui parcouraient les mers comme les eaux intérieures échappaient aux dispositions légales dès qu'ils n'avaient pas un but de lucre.

Il en résultait, enfin, que les bâtiments qui exercent leurs opérations

lucratives en mer n'étaient cependant régis que par le Code de la batellerie, si leur tonnage n'excédait pas 20 tonneaux.

Qui ne voit tout de suite que le résultat le plus clair de ce système était d'une part de ne soumettre qu'à la loi régissant la navigation intérieure, les embarcations de mer d'un tonnage restreint, et d'autre part de soustraire, tant au Code du batelier qu'au Code de la navigation maritime, des embarcations telles que des phares bâtis en mer, des feux flottants, des bateaux de sauvetage, de pitotage, de police, des chaloupes de pêche, des yachts de plaisance alors même qu'ils seraient de petites frégates, etc. ?

Tout cela, les rédacteurs du projet gouvernemental paraissent un peu l'oublier.

Sous prétexte qu'« il n'y a pas lieu de tenir compte de la nature propre du bâtiment, mais bien de l'usage auquel il est employé ou destiné », ils « tiennent pour indifférent le tonnage du bâtiment ». Ils en arrivent ainsi à soumettre à la loi toute espèce d'embarcations, pourvu qu'elles poursuivent un but lucratif.

Nous citons à l'instant la chaloupe de pêche. Destinée à pêcher en mer la moule ou la crevette, elle poursuit incontestablement un but de lucre, bien plus que le soi-disant navire de trois tonneaux dont parle l'Exposé des motifs. Or donc, son propriétaire sera obligé de se soumettre à toutes les formalités de la loi maritime. Personne cependant ne peut le vouloir, pas plus qu'on ne peut vouloir appliquer la loi aux « embarcations non pontées », dont parlait déjà M. Van Iseghem à la Chambre, lors de la discussion de la loi de 1879 (séance du 6 février 1877), ni aux canots qui font des promenades en mer dans un but de lucre, dont parlait Victor Jacobs dans le commentaire de la loi. (*Le droit maritime belge*, t. I^{er}, p. 18.)

Personne, d'autre part, ne cherche à réclamer le droit d'hypothéquer de pareilles embarcations. Mieux vaut donc s'en tenir aux propositions des congrès, traduites pour la navigation intérieure dans le texte du projet de MM. Delbeke et consorts, et adopter pour la navigation maritime un texte en harmonie avec ce projet.

La Commission croit pouvoir, à cet égard, soumettre le texte suivant à la Chambre :

« *Sont qualifiés navires, tous bâtiments d'au moins vingt tonneaux de jauge, qui font, ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou tout autre opération lucrative de navigation.* »

Nous remplaçons dans ce texte les mots « sont considérés comme navires », par les mots plus corrects « sont qualifiés navires », qui se rencontrent déjà dans le texte du projet de loi relatif à la navigation intérieure.

Nous ajoutons parmi les opérations de navigation « le dragage », qui semble avoir été oublié.

ART. 2.

Le texte proposé nous paraît peu juridique. La loi doit dire à quelles

règles les personnes et les choses sont soumises. On ne peut pas attendre d'elle qu'elle énumère la série indéfinie des obligations auxquelles elles ne sont pas assujetties.

Dans l'espèce, il est d'autant moins nécessaire d'inscrire dans la loi que « les navires ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle en fait de meubles possession vaut titre », que personne ne songe à le contester.

Les auteurs de la proposition le reconnaissent eux-mêmes dans l'exposé des motifs :

Nous proposons donc de fondre les textes du projet de la Commission de 1893 et du projet relatif à la navigation intérieure, et de dire :

« Les navires sont meubles, néanmoins ils peuvent être hypothéqués. Ils ont soumis au droit de suite et de préférence dans la mesure déterminée ci-après. »

Ce texte nous paraît plus précis et plus complet. Il indique, nettement que le navire, qui est meuble de sa nature, est assimilé aux immeubles en ce qui concerne l'hypothèque. Il indique la double conséquence de l'hypothèque : le droit de suite et le droit de préférence.

ART. 3.

L'article 3 soulève une importante question. C'est celle de savoir si l'immatriculation du navire devra être obligatoire. Dans certaines législations, par exemple en Allemagne, la formalité de l'immatriculation est indispensable. — Elle ne sert pas seulement en effet à individualiser le navire et à publier aux yeux des tiers les droits réels qui le grèvent ; elle sert avant tout à obtenir la lettre de mer, l'acte de nationalité qui permettra au bâtiment de naviguer sous pavillon national. L'immatriculation donne ainsi au navire, en une seule formalité, son existence nationale et son existence juridique. Elles se traduit en pratique par la remise de l'acte de nationalité, qui est la reproduction de l'immatriculation, et qui tout en octroyant le droit d'adopter le pavillon national, peut renseigner les tiers au sujet des droits qui existent sur le navire. Il n'en est pas de même chez nous. Ici le navire, s'il veut s'assurer cette double existence, aura à se soumettre à deux espèces de formalités. Il aura à suivre avant tout les prescriptions de la loi du 4 septembre 1903. Il obtiendra ainsi ses « lettres de mer », qui seront son titre de nationalité et lui permettront de naviguer sous pavillon belge. Mais cette formalité purement administrative n'a pas pour effet d'individualiser le navire au point de vue juridique. On devra pour cela l'immatriculer au bureau des hypothèques. Tant que le navire ne sera pas soumis à cette seconde formalité, il n'existera aucun registre où le navire sera publiquement décrit, de façon à renseigner les tiers au sujet de son existence et éventuellement au sujet de son état. Jusque-là, le capitaine ne pourra pas davantage avoir en main le feuillet-matricule qui ne serait que la copie de cet état. Pour que la situation personnelle et réelle du navire soit inscrite dans un registre-matricule, pour que le feuillet-matricule puisse être remis au propriétaire du navire, il faudra donc que le navire soit individualisé par l'immatriculation.

Mais ici surgit une divergence d'opinion :

Cette immatriculation doit-elle être obligatoire? Peut-elle demeurer facultative?

Le Gouvernement la rend simplement facultative.

La Commission estime qu'elle doit demeurer obligatoire. L'Exposé des motifs du dernier projet ne donne, en effet, à l'encontre de cette opinion, aucune bonne raison. Par contre, l'obligation d'immatriculer a été adoptée, sur la proposition de Victor Jacobs, par les congrès de 1883 et de 1888. Elle a été admise par la Commission de 1893 et inscrite dans le projet de MM. Delbeke et consorts sur la navigation fluviale. Elle constitue le plus sûr moyen d'éviter beaucoup de fraudes et de procès. Elle doit être la base même du nouveau système de publicité adopté par le projet du Gouvernement. L'inscription des droits réels qui grèvent le navire, devra se faire à l'avenir, non plus au nom du propriétaire, mais au nom du navire. Aucun acte ne pourrait donc être admis à l'inscription avant que le navire ait été immatriculé. N'en résulte-t-il pas à toute évidence qu'organiser le système d'inscription des droits sans rendre l'immatriculation obligatoire, c'est bâtir sur un sable mouvant. L'obligation d'immatriculation sert d'ailleurs à sauvegarder d'une façon efficace, par la publicité forcée, les droits des tiers. Elle ne fait qu'assimiler la situation de la propriété navale à celle de la propriété foncière, qui est nécessairement rendue publique par l'existence du cadastre. En imposant l'inscription de l'acte de propriété, — qui est bien de tous les actes constitutifs d'un droit réel le plus ample et le plus complet, — elle répond à l'intention même de l'article 8 du projet du Gouvernement, qui exige l'inscription de tous ces actes. Enfin, dans le système du paragraphe final de l'article 16 du projet, tous les propriétaires de navires ayant intérêt à se soumettre à l'immatriculation pour se mettre éventuellement à l'abri de la répression, elle dispensera le conservateur, sauf en des cas très rares, à rechercher, lorsqu'une immatriculation tardive se produit, s'il n'existe pas des inscriptions de demandes judiciaires visant un droit réel. L'obligation d'immatriculer, il est vrai, ne sera possible que s'il y a un acte de propriété, et d'après le projet il n'en faudrait plus; mais nous verrons à l'instant, en examinant l'article 4, que nous proposons de le rétablir.

L'immatriculation obligatoire entraîne une modification dans le texte de l'article 3.

Nous proposons de nous rapprocher autant que possible du texte inscrit dans le projet relatif à la navigation intérieure, et de rédiger l'article comme suit :

« *Tout navire belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques, à Anvers.* »

» *L'immatriculation doit être requise au même bureau par celui qui veut construire un navire en Belgique, dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un navire étranger avant que celui-ci puisse naviguer sous pavillon belge.* »

Ajoutons que pour que le conservateur puisse rechercher quels sont les navires que l'on n'a pas immatriculé, l'administration de la marine ferait chose sage en publiant chaque année, d'accord avec les commissariats mari-

times, la liste des navires et des bateaux belges, avec les mutations et les noms des navires disparus. Pareille liste rendrait, en outre, de précieux services au monde maritime, qui en est aujourd'hui réduit à recourir aux journaux spéciaux, publiés par des particuliers.

ART. 4.

L'article 4 fait naître lui aussi une grave objection. Il permet l'immatriculation sur la simple production du certificat de jaugeage. Il dispense ainsi le propriétaire de l'obligation de produire un titre authentique ou sous-seing privé de son acquisition, ou une attestation légalisée du constructeur, s'il s'agit d'un navire que le propriétaire a fait construire. C'est à notre avis une lacune.

Déjà le projet de la Commission de 1893, rapporté par M. Ullens, prévoyait la nécessité d'une preuve écrite. Le rapporteur disait :

« Le projet se contente, pour l'immatriculation, d'une simple déclaration »
» assermentée de l'ayant droit, sans exiger la production du moindre docu- »
» ment 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'intro- »
» duire 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 construc- »
» teur, si le navire a été construit pour compte du déclarant. »

Pourquoi modifier cette disposition ?

Je suppose que le premier venu se présente chez le conservateur, armé d'un certificat de jaugeage. Il se dit propriétaire du navire pour l'avoir acheté. Le conservateur devra l'immatriculer. Puis le porteur du certificat donnera hypothèque sur le navire. Mais voici que surgit le vrai propriétaire. Il assignera en nullité. Vous croyez que le différend sera aussitôt tranché ? Nullement. Celui qui a demandé l'inscription soutiendra qu'il a acquis verbalement. Et comme il sera en matière commerciale, il demandera et obtiendra peut-être à en faire la preuve par témoins. On devine ce que peut être pareille enquête ? Et pendant tout ce temps, le vrai propriétaire ne pourra disposer du navire, ni le céder, ni l'hypothéquer. Est-ce admissible ? Tout cela est évité par la preuve écrite.

Pourquoi a-t-on critiqué l'acte écrit ? Parce que, dit-on, il constitue une dérogation au droit commun. Mais n'est-ce pas là se payer de mots ? Quel est ici le droit commun ? Il a son siège dans l'article 1541 du Code civil qui dispose : « Il doit être passé acte devant notaire ou sous signature privée de toute chose excédant la valeur de 150 francs. » Or, qui niera que la valeur d'un navire sera toujours supérieure à 150 francs ? On nous répondra, il est vrai, que nous nous trouvons en matière commerciale, et qu'en pareille matière, la preuve testimoniale peut être admise. Elle *peut* l'être, c'est vrai ; mais n'oublions pas que la juridiction commerciale est une juridiction d'exception, et que la preuve testimoniale pour les choses dont la valeur excède

150 francs n'est pas de droit. Elle *peut* être admise. C'est une simple faculté réservée au juge. Il en résulte qu'au point de vue de la preuve, la règle pour toute chose dont la valeur est supérieure à 150 francs, c'est l'acte écrit. La convention verbale est l'exception. Or, qui contestera qu'il y a un intérêt moral à supprimer autant que possible pareille exception. Les hommes de loi ne savent que trop ce que sont les enquêtes lorsque la contestation porte sur un objet de prix. Que de dépositions contradictoires, que de témoins subornés ! Que de décisions de justice contraires à la conviction du juge, imposées par de fausses déclarations de témoins stylés d'avance et parfois payés. Certes, il n'est pas toujours possible de supprimer l'enquête. Elle peut être utile, par exemple lorsqu'il s'agit de faits qu'on n'a pu prévoir d'avance et au sujet desquels on n'a pu songer à se procurer un écrit. Mais lorsqu'il s'agit d'un acte aussi important que la vente d'un navire, on est inexcusable, en cas de vente, de n'avoir pas exigé l'écrit. Il reste d'ailleurs entendu que la preuve écrite est nécessaire, comme le disait déjà l'exposé des motifs des amendements proposés en 1877 par le Ministre de la Justice *ad probationem, non ad solemnitatem*. L'écrit n'est exigé que pour la preuve du contrat et non pour sa validité. La preuve par témoins et la preuve par présomptions ne seront pas admises. Mais la convention pourra, conformément au droit commun, s'établir par le serment décisive ou par l'aveu judiciaire. Il y a d'ailleurs un autre motif qui milite en faveur de la production du titre. Il réside dans la loi du 4 septembre 1903 dont nous avons déjà parlé. L'article 4, § 1^{er} de cette loi exige l'*exhibition d'un contrat* pour obtenir une lettre de mer. Les rédacteurs de l'Exposé des motifs du projet gouvernemental n'ont certes pu avoir l'intention d'abroger cette loi récente. Dès lors, il y aura toujours un acte écrit et, dès lors, possibilité de le produire pour l'immatriculation. L'acte devra être présenté en double au conservateur, pour que le double puisse être versé au dossier du navire. Nous nous inspirons à cet égard de la rédaction de l'article 12. Il y aurait donc lieu de modifier comme suit le premier paragraphe de l'article 4 du projet :

« L'immatriculation a lieu sur la production au conservateur des hypothèques du certificat de jaugeage et d'un duplicata de ce document, auquel sera joint le titre authentique ou sous seing privé de l'acquisition du navire. Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre. »

Il résultera de ce texte que, conformément à ce que prescrivait l'article 2 de la loi de 1879, la transmission volontaire de la propriété d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée. Il va sans dire cependant que les navires pourront, comme par le passé, s'acquérir par prescription.

Le paragraphe 2 nous suggère deux observations. La première est relative aux mots *registre ad hoc*. Il nous paraît plus judicieux d'employer tout de suite les mots *registre-matricule*, qui se retrouveront dans les articles subséquents.

La seconde observation a trait aux mentions qu'inscrira le conservateur. Elles nous paraissent insuffisantes. Il faudra évidemment y ajouter la date du titre d'acquisition et, s'il est authentique, pour que le texte demeure en concordance avec l'article 13, la désignation de l'officier public qui l'a passé. Il faudrait y ajouter aussi les noms, la nationalité et le domicile du propriétaire, le port d'attache du navire et, puisque l'immatriculation devient obligatoire, les droits réels dont il est grevé ; à la date de la construction, il faudrait ajouter le lieu de la construction. Les mots « le mode de puissance motrice du navire » sont obscurs et torturés, et la phrase « s'il s'agit d'un navire à vapeur, le nombre de chevaux nominaux de sa machine motrice » a le tort de se limiter aux seuls moteurs à vapeur, alors qu'on utilise déjà les moteurs électriques. Ces textes seraient utilement remplacés par les mots : « la nature, le grément et la force motrice du navire », qui comprennent tout.

Le texte complet du paragraphe 2 serait donc ainsi libellé :

« Le conservateur mentionne dans un *registre-matricule*, sous un numéro spécial :

- » 1° La lettre, le numéro, le lieu et la date du certificat de jaugeage ;
- » 2° La date du titre d'acquisition et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ;
- » 3° Le nom *du navire, sa nature, son grément et sa force motrice*, ses dimensions, son tonnage, la date *et le lieu* de sa construction, les matériaux de sa coque, *son port d'attache, les noms, la nationalité et le domicile des propriétaires et les droits réels dont il est grevé.* »

ART. 5.

A l'article 4, il s'agissait de navires dont la propriété avait été déjà transférée; à l'article 5, il s'agit de navires construits par le propriétaire qui les fait immatriculer ou de navires en construction. Les mots « en construction » de l'article s'entendent donc du navire dont la construction vient de s'achever, comme du navire dont la construction n'est pas encore terminée. Nous appliquons à ce dernier article les règles appliquées déjà à l'article 4.

Ici, l'acte écrit sera l'attestation légalisée du constructeur. Il sera en double pour que le duplicata puisse demeurer au dossier du navire. Le paragraphe premier de l'article serait libellé comme suit :

« L'immatriculation d'un navire en construction a lieu sur la présentation au conservateur d'une requête en double, *à laquelle est jointe une attestation légalisée du constructeur et un duplicata de ce document.* »

Le paragraphe 2 de l'article serait mis en concordance avec le même paragraphe de l'article 4.

- « Le conservateur mentionne sur son registre, sous un numéro spécial :
- » 1° La date de la requête *et celle de l'attestation* ;
 - » 2° L'emplacement de la mise sur chantier du navire. »

ART. 6.

L'article dit : « Les changements qui surviennent dans les faits prévus sous le n° 2 des deux articles précédents, sont portés au registre matricule..., etc. »

La rédaction nous paraît impropre. En outre, elle ne concerne que les mentions visées par le 2° des articles 4 et 5. A cet égard elle est incomplète, car le conservateur devra inscrire aussi les mentions relatives au nouveau certificat de jaugeage (la lettre, le numéro, le lieu et la date), visées non par le 2° mais par le 1° de l'article 4.

Nous croyons plus correct de dire :

« Les changements qui surviennent *au navire, dans un des éléments* prévus aux deux articles précédents, sont portés..., etc. »

ART. 7.

Puisque les articles 4 et 5 stipulent l'obligation de produire le titre d'acquisition ou l'attestation du constructeur, le conservateur, de même qu'il certifie, au pied du certificat de jaugeage, ou, le cas échéant, de l'un des doubles de la requête, qu'il a fait l'annotation requise, aura à faire la même déclaration sur le titre authentique ou sous-seing privé, ou, le cas échéant sur l'attestation du constructeur.

Comme dans ce système, le conservateur restitue à l'intéressé deux pièces au lieu d'une, nous substituons les mots « les pièces » à « la pièce ».

Le texte se complète donc comme suit :

« Le conservateur certifie, au pied du certificat de jaugeage *et du titre d'acquisition* ou, le cas échéant, de l'un des doubles de la requête *et de l'attestation du constructeur*, qu'il a fait l'annotation requise, dont il indique la date et le numéro, et il restitue *les pièces* à l'intéressé. »

ART. 7^{bis}.

Il est permis de présumer que, sous l'empire de la législation nouvelle, les propriétaires de navires auront plus fréquemment recours à l'hypothèque que par le passé. On s'est donc demandé s'il n'y avait pas d'inconvénient à centraliser au bureau de la conservation des hypothèques d'Anvers toutes les immatriculations et les inscriptions.

MM. Delbeke et consorts, dans leur projet relatif à la navigation intérieure, proposaient d'immatriculer le bateau au bureau de la conservation des hypothèques dans le ressort duquel le port d'attache serait rangé par la loi.

D'autre part, le Gouvernement propose de centraliser les formalités d'immatriculation des navires au bureau d'Anvers et les formalités des bateaux au bureau de la conservation de Bruxelles.

Nous croyons que le système du Gouvernement est meilleur, mais il entraîne un correctif.

Deux intérêts sont ici en jeu : l'intérêt du propriétaire du navire ou du batelier qui doit faire procéder à l'immatriculation de son bâtiment, et l'intérêt des tiers qui voudraient connaître les inscriptions qui grèvent l'embarcation.

Il n'y a qu'un moindre inconvénient à obliger le propriétaire du navire ou du bateau à se rendre à Anvers ou à Bruxelles pour se soumettre aux formalités de l'immatriculation. Le fait n'est guère fréquent. Nos ports sont tous suffisamment rapprochés de ces deux centres. Le propriétaire pourra déléguer en sa place un mandataire. Et l'acte est, au surplus, assez important pour mériter ce déplacement.

Mais il n'en va plus de même pour les tiers intéressés. Ceux-ci peuvent à tout moment — ce sera le cas, par exemple, pour les établissements de crédit — avoir à connaître la situation juridique de tel navire. Ils pourront, il est vrai, réclamer au capitaine l'acte de nationalité dont nous imposons la présence à bord dans l'article subséquent. Mais encore le créancier ou le prêteur devront-ils pouvoir en vérifier l'exactitude. Serait-il admissible qu'on les obligeât, pour y parvenir, à traverser le pays? Et ne serait-il pas plus simple de leur permettre de réclamer une copie de l'état-matricule du navire, c'est-à-dire des mentions inscrites au registre-matricule sous le numéro d'ordre du navire, au conservateur de leur ressort? Celui-ci la réclamerait à son collègue d'Anvers lorsqu'il s'agira d'un navire, à son collègue de Bruxelles lorsqu'il s'agira d'un bateau, et la transmettra à l'intéressé, en se faisant donner décharge et en faisant payer les frais.

L'article pourrait être ainsi conçu :

« En tout bureau d'hypothèque, on pourra obtenir du conservateur, qui s'adressera à cet effet à son collègue du bureau de la conservation des hypothèques à Anvers, une copie de la matricule du navire. »

Cette faculté de s'adresser au conservateur de n'importe quel bureau de conservation ne préjudiciera pas toutefois au droit, dont on use fréquemment aujourd'hui, et dont on continuera à disposer dans l'avenir, de s'adresser directement par écrit au conservateur d'Anvers. Rien n'empêche même qu'on fasse ainsi immatriculer son navire — ou son bateau — par voie de correspondance, pourvu qu'on produise les pièces prévues aux articles 4 et 5.

ART. 7^{ier}.

Dans leur projet relatif à la navigation fluviale, MM. Delbeke et consorts avaient, à la suite d'autres législations, et à la suite des congrès d'unification du droit maritime, proposé la création de l'acte de nationalité, qui est la copie du feuillet matricule et le prolongement de l'immatriculation.

Le projet en fait table rase.

La Commission estime qu'il y a lieu de reproduire la disposition dans la loi.

Nulle mesure n'est mieux justifiée.

L'immeuble demeure. Le navire se déplace. Si l'on veut connaître les charges qui grèvent un immeuble, on n'a qu'à se rendre au bureau des hypothèques voisin. Il n'en est pas de même pour le navire. S'il est dans un port autre que celui où s'est faite l'immatriculation, et surtout s'il a traversé les mers, il sera malaisé de se renseigner. N'y aura-t-il pas avantage alors à prolonger le bureau des hypothèques à bord du navire? On le fera en créant l'acte de nationalité. Ne sera-ce pas l'intérêt du capitaine lui-même de pouvoir exhiber cet acte, qui sera la copie de l'état matricule du navire, et qui permettra au tiers de retrouver à bord même du bâtiment la preuve de son identité et de sa solvabilité.

MM. Delbeke et consorts ont estimé avec les commissions spéciales, qui ont étudié leur projet, que cette garantie l'emportait sur l'obligation imposée au capitaine de faire inscrire sur le bateau des mentions qui peuvent s'effacer : le nom du bureau, le numéro du registre et l'année de l'immatriculation. Or, dans le projet du gouvernement, on supprimerait l'une et l'autre de ces garanties. Et cependant, si la précaution préconisée par les auteurs du projet relatif à la navigation fluviale est utile pour les bateaux, combien plus nécessaire n'est-elle pas pour les navires qui s'éloignent bien davantage du bureau où se trouve consigné l'état des charges qui les frappent et qui sont bien plus souvent dans la nécessité de recourir d'urgence au crédit.

La Commission propose de libeller comme suit l'article nouveau, en combinant les textes des articles 5 et 12 du projet relatif à la navigation intérieure :

« Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le capitaine d'un navire belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce navire, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé.

» Les propriétaires des navires sont tenus de requérir immédiatement, sur l'acte de nationalité, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description prévue aux articles 4, 5 et 6 ci-dessus et dans les inscriptions prévues aux articles 10 et 11 ci-après.

» Si, par une cause quelconque, le bateau est détruit, ou s'il est vendu à l'étranger, l'acte de nationalité doit, dans le mois de la destruction ou de la vente, être remis au conservateur, et celui-ci mentionnera son annulation en marge tant de l'acte que de la matricule.

» En cas de perte de l'acte dans le sinistre qui a détruit le bateau, le propriétaire en donnera par écrit connaissance au conservateur, qui en fera mention sur l'immatriculation à annuler et gardera la déclaration à l'appui de ses écritures.

» Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions sont déterminées par arrêté royal et entraînent l'application de la loi du 6 mars 1818.

CHAPITRE II.

DE LA PUBLICITÉ DES DROITS RÉELS CONCÉDÉS SUR LES NAVIRES.

ART. 8 A 18.

Ces articles peuvent être adoptés :

A l'article 9, le mot « également », qui est un solécisme devrait être remplacé par « aussi ».

Au sujet de l'article 13, on a objecté qu'il y avait un danger à permettre l'inscription d'un acte sur le vu d'un télégramme. Un créancier du propriétaire du navire ne pourrait-il, pour empêcher que des tiers prêtent sur le navire, faire ainsi frauduleusement un télégramme au nom du capitaine.

Nous croyons l'objection peu fondée. Il semble peu probable qu'un pareil fait puisse se présenter. Il exposerait son auteur à des responsabilités sérieuses. D'ailleurs, le conservateur ne fera l'inscription que si les frais sont payés. En fait donc, le conservateur ne se trouvera pas seulement devant une signature intangible, il aura à faire au courtier maritime ou au mandataire du capitaine qui devra acquitter les frais. Pareille garantie, fortifiée de la sagacité habituelle des conservateurs, paraît suffisante.

L'article 17 doit se comprendre en ce sens que le conservateur devra donner les numéros d'ordre aux titres soumis à la publicité au fur et à mesure de leur remise, de façon que le titre remis en premier lieu ait la préférence.

CHAPITRE III.

DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES.

ART. 19 à 22.

Ces articles sont concis, clairs et parfaitement ordonnés.

L'article 22 répond au vœu exprimé par Victor Jacobs, dans son savant commentaire de la loi du 21 août 1879 (t. II, n° 534), et empêche le propriétaire d'un navire de frustrer ses créanciers hypothécaires, en vendant leur gage à un étranger.

SECTION I^{re}.

DES PRIVILÈGES MARITIMES.

ART. 23 et 24.

Tout le monde est aujourd'hui d'accord pour reconnaître que le principal obstacle au développement du crédit maritime, c'est la multiplicité des privilèges. Les privilèges priment l'hypothèque. Ils ne sont pas inscrits. Les tiers ne les connaissent donc pas et ils ne se décident pas facilement à prêter, lorsqu'ils savent qu'à tout moment un créancier occulte aura le pas sur eux.

Ce qu'il faut donc avant tout, c'est réduire le nombre des privilèges. Le projet du Gouvernement s'y emploie et il s'inspire de cette pensée, qui est devenue l'idée directrice en cette matière, qu'il ne faut accorder de privilège qu'à la créance qui a pour cause la conservation du navire, et que la créance née de la dépense la plus récente faite dans ce but doit être préférée à la créance antérieure.

Mais le classement des créances dans le projet du Gouvernement, est emprunté au projet de la commission spéciale de 1893. La question du rang des privilèges a été souvent discutée depuis et il semble que le projet de MM. Delbeke et consorts, ait proposé un classement plus rationnel. Nous proposons d'adopter sa rédaction plus simple et plus logique. Elle présente d'ailleurs l'avantage de fondre en un même article les dispositions relatives à l'ordre des privilèges (art. 23) et celles qui visent les justifications qui doivent étayer les créances (art. 24). Elle classe en leur rang « les frais de remorquage », accouplés sans raison dans le projet du Gouvernement aux droits de navigation.

Le projet de MM. Delbeke et consorts range cependant en un article spécial les privilèges du chef d'abordage et du défaut de délivrance ou d'avarie de la marchandise ; ces privilèges n'ont, dans leur projet, le pas sur l'hypothèque que s'ils sont nés antérieurement à l'inscription hypothécaire. Il ne paraît pas possible d'appliquer dès à présent ce régime nouveau aux navires. Il est, en effet, compensé par la responsabilité personnelle du propriétaire. Or, il y a lieu, pour modifier à cet égard notre législation en matière de privilèges, que l'on se décide à transformer en même temps la matière de l'abandon.

Le projet Delbeke et consorts ne s'appliquant qu'à la navigation fluviale, il y a lieu toutefois d'ajouter à l'article 23, sub n° 6°, la disposition suivante empruntée au projet du Gouvernement et relative à la navigation maritime :

« Les sommes prêtées au capitaine *par lettre à la grosse ou autrement*, pour les besoins *urgents* du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet. »

Nous avons ajouté au texte du projet du Gouvernement les mots « par lettre à la grosse ou autrement », pour bien indiquer le genre de prêts dont il est ici question, et le mot « urgents », pour mieux marquer que ces prêts sont limités.

Enfin, comme l'hypothèque, les privilèges s'étendront désormais au fret. Les articles 23 et 24 seraient donc rédigés comme suit :

ART. 23.

Sont seules privilégiées *sur le navire et sur le fret*, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

1° Les états légalement taxés des frais de justice et autres, nécessités par la vente du navire et par la distribution du prix ;

2° Les droits et taxes imposés au navire dans le port où se fait la vente et justifiés par les quittances des receveurs ;

3° Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du navire, des agrès et des appareils, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage, et l'assistance du navire. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause antérieure ;

5° Les loyers et gages du capitaine et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie ou la vente du navire, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours de dernier voyage ;

6° Les sommes prêtées au capitaine par lettre à la grosse ou autrement, pour les besoins urgents du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

7° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage.

SECTION II.

DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

ART. 25 à 26.

Ces articles sont destinés à remplacer le titre V de la loi du 21 août 1879. De nombreuses observations s'imposent à leur sujet.

§ 1.

L'article 25 comprend deux paragraphes, dont le second renvoie aux articles 73, 74 et 75 de la loi du 16 décembre 1851.

Il a paru à la commission qu'il valait mieux reproduire les articles de la loi civile dans la loi maritime, comme le projet le fait déjà aux articles 9, 16 et autres.

D'autre part, la section II ne comprend plus les articles 135 et 136 de la loi de 1879. Il nous paraît nécessaire de les reproduire.

Nous avons expliqué à l'article 4 les motifs qui militent en faveur de la preuve écrite de l'acquisition du navire. Nous croyons, pour les mêmes motifs, qu'il est nécessaire de maintenir le contrat écrit prévu à l'article 135 pour l'hypothèque. La Commission spéciale de 1895 et les auteurs de la proposition de loi relative à la navigation intérieure n'avaient pas cru pouvoir déroger à cet égard à l'ancienne législation. Ils ont eu raison, car une hypothèque sans titre ne sera jamais qu'une promesse d'hypothèque. Entre le créancier et le débiteur, elle n'engendre aucun droit ; elle ne change rien au

gage que les biens du second assurent à la créance du premier. Une hypothèque n'a d'utilité et d'effet que contre des tiers, et à l'égard de ceux-ci elle n'existe que si elle résulte d'un titre et encore d'un titre inscrit. Il suffit donc de dire qu'en matière de navigation le titre pourra être sous seing privé.

L'article 136 n'est que la conséquence de l'article 135.

Nous adoptons pour ces articles la rédaction plus simple du projet de loi sur la navigation intérieure.

L'article 136 a donné lieu à une controverse intéressante sur le point de savoir si le copropriétaire d'un navire pouvait hypothéquer sa part indivise. La loi française de 1874 le permettait ; mais la loi de 1885 a modifié cette disposition et a stipulé que, « dans le cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa part indivise dans le navire, il ne pourra le faire qu'avec l'autorisation de la majorité. »

La loi belge de 1879 s'était écartée aussi de l'article 3 de la loi française du 10 décembre 1874. L'exposé des motifs en expliquait les raisons :

« La question se pose de savoir quel est, des deux intérêts, celui qu'il faut sacrifier : l'intérêt du propriétaire portionnaire qui cherche dans la part du navire un moyen de crédit, ou l'intérêt commun de tous les copropriétaires ? C'est l'intérêt individuel qui doit céder le pas. Il n'est pas permis d'hésiter dans une matière où la volonté de la majorité fait loi et alors qu'il s'agit d'assurer l'affectation de la chose commune à sa destination naturelle ; on peut dire qu'en entrant dans semblable communauté, chacun des communistes a souscrit, *re ipso*, à cette limitation de son droit absolu. »

« Cette difficulté résolue, il s'en présente une deuxième. Le capitaine, qui, dans le cas de l'article 16, titre II, ne peut plus emprunter à la grosse, pourra-t-il emprunter hypothécairement sur la portion du copropriétaire récalcitrant ? Résoudre la question affirmativement, c'est apporter deux graves dérogations au droit commun.

» C'est, 1°, permettre qu'une hypothèque soit constituée par une personne qui peut n'être pas propriétaire : le capitaine ;

» 2° Permettre de constituer hypothèque sur une portion du patrimoine du propriétaire que celui-ci n'a pas le droit d'engager en hypothèque lui-même. Cependant, nous pensons que la logique des faits doit conduire jusque-là. Il est évident, en effet, que, si aucun droit de préférence n'est accordé au prêt fait au capitaine dans le cas de l'article 16, celui-ci ne trouvera pas à emprunter. La ressource qu'il trouve aujourd'hui dans le contrat à la grosse, lui est enlevée. De plus, le bâtiment étant frété du consentement des propriétaires, on peut voir dans le contrat d'affrètement un mandat donné au capitaine d'en assurer l'exécution, même par emprunt hypothécaire, sur les portions des divers copropriétaires. La nécessité de l'autorisation du juge garantit le copropriétaire récalcitrant contre l'abus de ce mandat ».

Malgré ces bonnes raisons, la loi de 1879 n'a pas tranché la controverse. Si un propriétaire portionnaire priait donc le conservateur d'inscrire une hypothèque sur sa part indivise du navire, on peut se demander si, en l'absence d'un texte précis, le conservateur aurait le droit de refuser l'inscrip-

tion. Il vaut donc mieux, comme nous le faisons en l'article 25^{ter}, inscrire la défense dans la loi.

Ces articles seraient donc ordonnés comme suit :

ART. 25.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 25^{er}.

Le contrat d'hypothèque maritime est écrit. Il peut être fait sous seing privé.

ART. 25^u.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un mandat spécial donné par écrit. Elle ne peut être consentie sur une part indivise du navire que du consentement de la majorité des propriétaires ou par le capitaine dans le cas de l'article 23 de la loi du 21 août 1879.

ART. 25ⁱⁱⁱ.

Les hypothèques *maritimes* ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les navires qu'ils y soumettent.

ART. 25^{iv}.

Ceux qui n'ont sur le navire qu'un droit suspendu par une condition ou résoluble dans certains cas, ou sujet à rescision, ne peuvent consentir qu'une hypothèque soumise aux mêmes conditions ou à la même rescision.

ART. 25^v.

Les navires des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi.

L'hypothèque des navires des absents, tant que la possession n'en est déférée que provisoirement, est soumise aux formalités prescrites pour les mineurs et les interdits.

§ 2.

A l'article 26 il faudra, comme nous l'avons fait à l'article précédent, reproduire l'article 79 et les cinq derniers alinéas de l'article 80 de la loi du 16 décembre 1851. Voici ces dispositions :

ART. 26^u.

Si les navires affectés à l'hypothèque ont péri ou ont éprouvé des dégradations, de manière qu'ils soient devenus insuffisants pour la sûreté du créancier, celui-ci a le droit de réclamer le remboursement de sa créance.

Néanmoins, le débiteur sera admis à offrir un supplément d'hypothèque, si la perte ou les dégradations ont eu lieu sans sa faute.

ART. 26^{er}.

Si la créance résultant de l'obligation est conditionnelle, la condition sera mentionnée dans l'inscription dont il sera parlé ci-après.

L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable; elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créancier, laquelle pourra être établie par tous moyens légaux.

Le créancier conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.

L'opposition doit être signifiée au conservateur des hypothèques et au créancier et contenir élection de domicile dans l'arrondissement. Le conservateur la transcrira en marge de l'inscription, et mention de cette transcription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

§ 3.

L'article 27 contient une innovation. Il étend l'hypothèque maritime au fret, c'est une sage mesure. *Accessorium sequitur principale*. Le fret est l'accessoire du navire.

Le mot « également » devrait être remplacé par « aussi ».

§ 4.

L'article 30 renvoie *in fine* aux formalités tracées par l'article 88 de la loi du 16 décembre 1851.

Nous croyons utile de reproduire ces dispositions. Le paragraphe final de l'article serait donc ainsi conçu.

ART. 30 (*in fine*).

Il est loisible à celui au profit duquel une inscription existe ou à ses représentants de changer le domicile élu, à la charge d'en choisir et indiquer un autre.

A cet effet, il déposera soit par lui-même, soit par un tiers, au bureau des hypothèques, un acte authentique constatant sa volonté à cet égard, ou bien il signera sur le *registre matricule* une déclaration portant changement de domicile.

Dans ce dernier cas, son identité sera, si le conservateur l'exige, certifiée par un notaire qui apposera aussi sa signature au bas de la déclaration.

§ 5.

L'article 30 prévoit la stipulation de voie parée. Le principe de cette disposition nouvelle est emprunté à la législation anglaise. Il constitue le corollaire nécessaire de l'hypothèque maritime. Celle-ci, en effet, deviendrait une garantie illusoire si le créancier, dont le gage voyage au loin, ne peut pas se faire envoyer en possession de ce gage lorsque son débiteur refuse ou devient incapable d'exécuter ses engagements.

L'un des membres de la commission spéciale, l'honorable M. Tonnelier, a déposé un amendement qui ne se borne pas à permettre la voie parée, mais qui en organise la procédure.

La Commission s'en est inspirée.

L'article 30 dit déjà que le conservateur mentionnera, le cas échéant, « la stipulation par voie parée » sur le registre matricule. Il en résulte que la stipulation de voie parée sera purement facultative. Cette idée est exprimée dans le texte. Il est inutile de le répéter. C'est le motif pour lequel nous substituons aux mots « il est loisible aux parties de convenir... », etc., de l'amendement, les mots « si les parties en ont convenu... », etc.

La stipulation de voie parée pourra se faire dans l'acte d'hypothèque ou dans un acte subséquent. La voie parée se fera, comme dans le mort-gage anglais, sous forme de l'envoi en possession. Si le propriétaire manque d'exécuter les engagements stipulés à l'acte d'hypothèque, le créancier pourra envoyer à bord du navire un capitaine de son choix, qui ramènera le navire et au besoin le vendra.

La procédure à suivre sera très simple :

1. Le créancier présentera requête au président du tribunal de commerce. Il aura la faculté de s'adresser, soit au président du tribunal du port d'attache, où se trouve le centre des intérêts du propriétaire, soit au président du tribunal du bureau de l'immatriculation du navire — ce sera le tribunal d'Anvers — où se trouve le siège naturel des intérêts du créancier, où l'on pourra prendre connaissance de la situation juridique du navire, et où, par la force même des choses, le président, grâce à une compétence tenue en éveil, pourra mieux que tout autre stipuler des garanties d'exécution ;

2. Le président rendra son ordonnance au pied de la requête. Il pourra la rendre exécutoire sur minute ;

3. Pour éviter le retard qui résulterait fatalement d'une procédure régulièrement transmise en pays lointain, le texte de l'ordonnance pourra être envoyé par dépêche au consul de Belgique dans le ressort duquel se trouve le navire ;

On suivra à cet égard la voie diplomatique, de façon à prémunir le propriétaire contre les communications abusives. Le consul sera requis de communiquer l'ordonnance au capitaine. Un arrêté royal déterminera les formes dans lesquelles le créancier présentera l'ordonnance à l'administration consulaire et dans lesquelles le consul fera la signification.

4. Le capitaine du propriétaire devra céder la place au capitaine du créan-

cier hypothécaire, soit que l'ordonnance lui soit signifiée, soit que cette signification soit remplacée par la communication que le consul lui fera du contenu de l'ordonnance. Le consul devra évidemment dresser acte de cette communication.

Mais la loi ne pourrait autoriser pareille procédure sans sauvegarder, d'une part, les droits du propriétaire, d'autre part, les droits des tiers qui ont contracté sans fraude avec l'ancien capitaine.

C'est dans l'intérêt du propriétaire que nous proposons de n'accorder la faculté d'exercer la voie parée qu'au créancier hypothécaire, premier inscrit. Le propriétaire aura ainsi l'assurance que le créancier qui recourra à la mesure aura un intérêt suffisant et qu'il n'agira qu'à bon escient. L'intérêt du propriétaire sera encore sauvegardé par une mesure que pourra prendre le président. Celui-ci aura le droit d'exiger qu'avant de se mettre en possession, le créancier fournisse caution. En outre, si l'acte de convention de voie parée ne stipule pas les conditions que le créancier aura éventuellement à observer pour la gestion et la réalisation du navire, le président pourra stipuler ces conditions dans l'ordonnance. Nous proposons aussi, pour que le propriétaire puisse utilement se défendre, d'appliquer à la matière, au point de vue des délais, les dispositions en vigueur pour la réalisation du gage. Nous les trouvons dans la loi du 5 mai 1872.

Enfin, au cas où le créancier serait encore en possession du navire, nous réservons au propriétaire le droit de s'adresser aux tribunaux pour réclamer la mise en vente publique du bâtiment dans un délai à déterminer. Mais il devra assigner le créancier.

La loi devra de même garantir les droits des tiers. L'ancien capitaine pourra avoir fait avec des chargeurs, des expéditeurs, des fournisseurs de bonne foi des contrats dont l'inexécution se traduirait par des dommages-intérêts. Le nouveau capitaine pourra-t-il, sans souci de ces contrats, enlever le navire à sa guise et au besoin le décharger, sauf à laisser ces tiers en présence de l'ancien propriétaire, souvent insolvable? Ce ne serait pas équitable. La sûreté des relations commerciales exige que ces conventions conclues sans fraude soient exécutées sans surprise. Certes, l'intérêt du prêteur hypothécaire, qui pourra être ainsi tenu d'exécuter des contrats parfois onéreux, mérite attention. Mais l'intérêt des tiers, qui représentent ici le commerce honnête, n'en est pas moins respectable, et l'équité exige que, dans ce conflit d'intérêt, le recours à exercer éventuellement contre le propriétaire discrédité soit imposé à celui des deux créanciers qui a pour se couvrir un gage hypothécaire dont il s'est d'ailleurs emparé, plutôt qu'à celui d'entre eux qui n'aurait peut-être d'autre garant que la bonne foi des contrats.

Si la loi impose au capitaine du créancier hypothécaire de respecter les engagements conclus sans fraude par l'ancien capitaine, relativement au navire ou au voyage, les tiers seront-ils suffisamment protégés? Nous le croyons. Au lieu d'un débiteur, on leur en donne deux, et il est certain que le second d'entre eux, le créancier hypothécaire, qui se sera substitué au propriétaire dans l'exécution des contrats, aura tout intérêt, puisque sa responsabilité personnelle est engagée, de gérer « en bon père de famille ».

L'on se demandera peut-être quel sera le sort de l'équipage, au cas où le nouveau capitaine le congédierait. Son sort sera réglé par les dispositions générales de la loi du 28 août 1879. Il n'est rien innové à cet égard.

L'article 30^{bis} serait donc rédigé comme suit :

ART. 30^{bis}.

« Si les parties en ont convenu dans l'acte hypothécaire ou dans un acte ultérieur, le créancier premier inscrit aura le droit, en cas de non-paiement des intérêts ou en cas d'inexécution des autres conditions de l'acte, de se faire envoyer en possession du navire hypothéqué, par ordonnance rendue sur requête par M. le président du tribunal de commerce du port d'attache du navire ou du lieu de son immatriculation, dans les formes et délais prévus par la loi du 3 mai 1872 sur le gage.

Le président pourra subordonner l'exécution de l'ordonnance au dépôt d'un acte de caution au greffe du tribunal.

Il pourra de même, si l'acte qui stipule la voie parée ne détermine pas les conditions que le créancier devra observer dans la gestion et la réalisation du navire, régler ces conditions dans l'ordonnance.

Le créancier, envoyé en possession devra, en tous cas, respecter les engagements relatifs au navire et au voyage, contractés sans fraude par le capitaine.

Il aura à rendre compte de sa gestion.

Le débiteur pourra, dans un délai à déterminer par le tribunal du port d'attache du navire ou du lieu de son immatriculation, requérir contre le créancier la vente publique du navire.

Si le navire se trouve en pays étranger, le texte de l'ordonnance pourra être transmis télégraphiquement par la voie diplomatique au consul de Belgique dans le ressort duquel se trouve le navire, et le consul sera requis d'en communiquer le contenu au capitaine et de dresser acte de cette communication.

Tout capitaine sera tenu d'obtempérer à l'ordonnance ou à la communication que lui fera le consul, sous peine de responsabilité personnelle.

Un arrêté royal déterminera les formes qui seront observées pour la transmission télégraphique des ordonnances.

§ 6.

Aux termes de l'article 32, l'inscription conserve l'hypothèque, non plus pendant trois ans, mais pendant cinq ans.

La Commission se rallie à cette proposition.

§ 7.

L'article 34 est la reproduction de l'article 149 de la loi de 1879.

Il propose de maintenir la disposition aux termes de laquelle « l'inscrip-

tion de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance ».

La Commission croit devoir proposer la suppression de cette disposition. La loi française de 1885 y a renoncé, et nous croyons utile de suivre son exemple.

Cette mesure draconienne a, en effet, soulevé de très vives protestations de la part des assureurs. De nombreux contrats d'assurance relatifs aux navires qui séjournent dans nos ports sont conclus à Londres. Est-il équitable, alors que le contrat d'assurance a, de sa nature, un caractère international, de défendre par une loi belge à l'assureur anglais de vider les mains valablement, même à Londres ?

On objectera sans doute l'intérêt du créancier. Mais l'objection ne résiste pas à l'examen. Le prêteur, en effet, n'a qu'à se faire remettre le contrat d'assurance.

Dans la pratique, il ne manque pas de le faire. Et s'il ne prend pas ce soin, il aurait mauvaise grâce de se plaindre.

Le rapport présenté au Sénat français signalait d'ailleurs, aux créanciers hypothécaires, le moyen de se passer de cette disposition :

« Les créanciers hypothécaires peuvent obtenir, au moment du contrat, la délégation des sommes assurées et, par la signification aux assureurs de pareilles stipulations, ils se trouvent garantis plus efficacement que par les effets d'une attribution légale, à leur profit, des indemnités d'assurances. Ils risquent, en effet, de compter sur ces indemnités, alors que les polices, qui se renouvellent d'ordinaire chaque année, ont pu expirer bien avant le remboursement du prêt..... »

§ 8.

In fine de l'article 36, il y a lieu de remplacer le mot « également » par « pareillement ».

§ 9.

A l'article 35, nous croyons utile de reproduire les articles 94 et 95 de la loi du 16 décembre 1851 auxquels cet article renvoie.

ART. 36.

La demande en radiation ou en réduction, par action principale, sera portée, sans préliminaire de conciliation, devant le tribunal dans le ressort duquel l'inscription a été prise. Cependant, la convention faite par le créancier et le débiteur de porter, en cas de contestation, la demande à un tribunal qu'ils auraient désigné, recevra son exécution entre eux. Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne ou au dernier des domiciles élus sur le registre ; et ce nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auraient fait élection de domicile.

ART. 36^{bis}.

La radiation doit être ordonnée par les tribunaux lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sont effacés par les voies légales.

SECTION III.

DE L'EXTINCTION DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES.

ART. 37 A 42.

La Commission adopte ces articles.

Néanmoins, il y a lieu, à l'article 39, de remplacer les mots « endéans » par « au cours de ».

A l'article 42, la Commission juge utile de reproduire les articles de la loi de 1851 auxquels cet article renvoie.

ART. 42.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères sous les conditions suivante :

1° Que cette réquisition sera signifiée par huissier au nouveau propriétaire dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier, en y ajoutant un jour par cinq myriamètres de distance entre le domicile élu et le domicile réel du créancier le plus éloigné du tribunal qui doit connaître de l'ordre ;

2° Qu'elle contiendra soumission du requérant ou d'une personne présentée par lui, de porter le prix à un vingtième en sus de celui stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire. Cette enchère portera sur le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits. Elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat ;

3° Que la même signification sera faite, dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal ;

4° Que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration. Ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le tiers enchérisseur ;

5° Que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges ; ou qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation.

Le tout à peine de nullité.

ART. 42ⁱ.

A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la suite aux enchères dans les formes et le délai prescrits, la valeur de l'immeuble demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux lois de la procédure.

Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges et hypothèques, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignat le prix jusqu'à concurrence de ces créances.

Il reste soumis aux privilèges et hypothèques venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

ART. 42ⁱⁱ.

En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies par le Code de procédure civile.

ART. 42ⁱⁱⁱ.

L'adjudicataire est tenu, au delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de la transcription sur les registres du conservateur, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

ART. 42^{iv}.

Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier payerait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires ou si ces derniers, sommés par huissier de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers dans l'ordre de leurs créances.

ART. 42^v.

L'acquéreur qui se sera rendu adjudicataire aura son recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque paiement.

ART. 42^{vi}.

Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait des immeubles et des meubles, ou plusieurs immeubles, les uns hypothéqués, les autres non hypothéqués, situés dans le même ou dans divers arrondisse-

ments de bureaux, aliénés pour un seul et même prix, ou pour des prix distincts et séparés, soumis ou non à la même exploitation, le prix de chaque immeuble frappé d'inscriptions particulières et séparées sera déclaré dans la notification du nouveau propriétaire par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

Le créancier surenchérisseur ne pourra, en aucun cas, être contraint d'étendre sa soumission, ni sur le mobilier, ni sur d'autres immeubles que ceux qui sont hypothéqués à sa créance et situés dans le même arrondissement ; sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses auteurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celle des exploitations. (L., 15 août 1854, Expr. fore., 10.)

CHAPITRE IV.

DE LA PUBLICITÉ DES DOCUMENTS HYPOTHÉCAIRES ET DE LA RESPONSABILITÉ DES CONSERVATEURS.

ART. 43.

Nous avons justifié plus haut l'utilité d'un registre, où le conservateur insérerait par ordre alphabétique les noms des propriétaires des navires immatriculés, avec renvoi aux numéros spéciaux du registre-matricule, de façon à permettre aux tiers de savoir, en indiquant simplement le nom d'un propriétaire, quels sont les navires qu'il possède et quel est l'état réel de ces navires. L'article imposant la tenue de ce registre prendrait place à l'article 43 et se traduirait par ces mots :

ART. 43.

Le conservateur tient un registre de dépôts, où sont constatées, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises de pièces qui lui sont présentées à fin d'immatriculation ou d'inscription.

Il dressera en outre par ordre alphabétique, dans un registre spécial, la liste, des propriétaires de navires immatriculés, avec renvoi aux numéros du registre-matricule.

Ces registres, ainsi que le registre-matricule, sont exempts du timbre. Ils sont cotés et paraphés à chaque feuillet par premier et dernier, par l'un des juges du tribunal dans le ressort duquel le bureau de la conservation est établi.

Le registre de dépôts est arrêté jour par jour.

ART. 45.

Nous croyons d'autant plus nécessaire de reproduire ici les articles 126, 128, 129 et 130 de la loi du 16 décembre 1851 auquel renvoie l'article 45, que les rédacteurs du projet ont négligé de mettre ces articles en concordance avec le chapitre II qui instaure un système nouveau de publicité.

ART. 45^I.

Les conservateurs donneront au requérant, s'il le demande, une reconnaissance sur papier timbré, de la remise des actes ou bordereaux destinés à être inscrits. Cette reconnaissance rappellera le numéro du registre sous lequel la remise aura été inscrite.

Ils ne pourront opérer les inscriptions sur le registre-matricule qu'à la date et dans l'ordre des remises qui leur en auront été faites.

ART. 45^{II}.

Ils seront responsables du préjudice résultant :

1^o De l'omission, sur le registre-matricule, des inscriptions requises en leurs bureaux ;

2^o Du défaut de mention, dans leurs certificats, d'une ou de plusieurs des inscriptions existantes, à moins que l'erreur ne provienne de désignations insuffisantes qui ne pourraient leur être imputées.

ART. 45^{III}.

En cas de purge, l'immeuble à l'égard duquel le conservateur aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs des droits hypothécaires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le débiteur à charge duquel les inscriptions ont été prises.

Néanmoins, cette déposition ne préjudicie point au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

ART. 45^{IV}.

Dans aucun cas, les conservateurs ne peuvent refuser de retarder les inscriptions, ni la délivrance de certificats, sous peine des dommages et intérêts des parties ; à l'effet de quoi les procès-verbaux des refus ou retards seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ, soit par un juge de paix, soit par un huissier ou un notaire.

CHAPITRE V.

PÉNALITÉS. — DISPOSITION FISCALE.

Il est nécessaire, comme conséquence de l'introduction dans le projet du Gouvernement des dispositions d'ordre obligatoire empruntées au projet de MM. Delbelke et consorts, d'insérer aussi dans le projet un article relatif aux pénalités. Nous l'introduisons dans le projet sous l'article 46 et nous le classons sous la rubrique d'un chapitre spécial, le chapitre V, et sous le

titre « Pénalités ». Nous en empruntons le texte à l'article 81 du projet de MM. Delbeke et consorts, en augmentant toutefois le taux de la pénalité. MM. Delbeke et consorts proposent, pour les infractions à la loi sur la navigation fluviale, une peine de 26 à 200 francs. Pour les infractions à la loi sur la navigation maritime, qui peuvent être plus graves, en raison de l'importance et de la valeur plus grande des navires, nous proposons une pénalité qui pourra varier de 26 à 2,000 francs.

L'article sera ainsi conçu :

ART. 46.

Toute infraction à l'article 1^{er} de la présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 2,000 francs.

D'autre part, nous croyons utile, pour voir se développer le crédit maritime, de ne soumettre l'hypothèque maritime qu'au droit fixe de fr. 2.40. L'on a trop peu recours aujourd'hui à ce genre d'hypothèque pour que le Trésor puisse éprouver un préjudice par cette réduction. Le dommage éventuel sera d'ailleurs largement compensé par le droit proportionnel sur les ventes, désormais plus nombreuses, des navires au profit desquelles nous ne croyons pas pouvoir proposer de dérogation.

L'article serait donc le suivant :

ART. 47.

L'hypothèque maritime est soumise au droit fixe de fr. 2.40.

ARTICLE 2.

Il y a lieu de mettre cet article en rapport avec les changements introduits dans la loi.

La loi comprendra désormais 67 articles. Ils sont classés sous leurs véritables numéros dans le projet de la Commission publié en annexe au rapport.

Il faudra donc dire au second alinéa de l'article :

ART. 2.

.
Les articles 7 à 37 deviennent respectivement les articles 68 à 98; les articles 39 à 133, les articles 99 à 193; les articles 136 à 236, les articles 194 à 273. (Le reste comme au projet.)

ARTICLE 3.

En raison des amendements proposés au projet du Gouvernement, la disposition transitoire devra s'inspirer de l'article premier des dispositions transitoires du projet de MM. Delbeke et consorts. Nous proposons néan-

moins de laisser aux intéressés un an, au lieu de trois mois, pour satisfaire à l'obligation de l'immatriculation et de l'inscription des droits réels.

L'article serait ainsi écrit :

ART. 3.

Disposition transitoire.

Dans l'année de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de navire navigant sous pavillon belge est tenu de faire opérer, au bureau de la conservation des hypothèques d'Anvers, l'immatriculation du navire avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes, et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

II. — Les bateaux.

ARTICLE 4.

Comme nous l'avons expliqué au début de ce rapport, cet article serait ainsi libellé :

ART. 4.

Les dispositions suivantes formeront le livre II^{bis} du Code de commerce.

LIVRE II^{bis}.

Code de la navigation Intérieure.

Les dispositions du titre I du livre II du présent Code sont applicables aux bateaux sous réserve des dérogations suivantes :

ART. PREMIER.

Sont qualifiés bateaux, tous bâtiments d'au moins 10 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, le dragage ou tout autre opération lucrative de navigation.

Sont assimilés aux bateaux, pour l'application de la présente loi, les embarcations de 10 à 20 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer semblables opérations.

Ces modifications introduites à l'article 1^{er} sont suffisamment justifiées par les explications que nous avons données à l'article 1^{er} du titre I^{er} du livre II ci-dessus.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques à Bruxelles. L'immatriculation doit être requise au même bureau par celui qui veut construire un bateau en Belgique, dès sa mise sur chan-

tièr, et par l'acquéreur d'un bateau étranger avant que celui-ci puisse naviguer sous pavillon belge.

Nous adoptons ici un texte conforme à celui que nous avons adopté dans la partie maritime du projet.

ART. 7^{bis} (art. 8 du projet de la Commission).

En tout bureau d'hypothèque, on pourra obtenir du conservateur, qui s'adressera à cet effet à son collègue de Bruxelles, une copie de la matricule du bateau.

ART. 23 (art. 23 du projet de la Commission).

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

1^o Les états légalement taxés des frais de Justice et autres, nécessités par la vente du bateau et par la distribution du prix ;

2^o Les droits et taxes imposés au bateau dans le port où se fait la vente et justifiés par les quittances des receveurs ;

3^o Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du bateau, des agrès et des appareils, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4^o Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage et l'assistance du bateau. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause ultérieure ;

5^o Les loyers et gages du patron et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie ou la vente du bateau, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours du dernier voyage.

Indépendamment de toute convention hypothécaire, ont un droit réel avec droit de suite sur le bateau, ceux qui ont souffert des dommages-intérêts, soit par suite d'abordage, soit par la faute du patron ou de ceux qui sont au service du bateau, soit par suite de défaut de délivrance ou d'avarie des marchandises transportées par le bateau.

Les droits réels ci-dessus priment l'hypothèque lorsqu'ils sont nés à une date antérieure à l'inscription hypothécaire.

Nous nous écartons ici de la rédaction adoptée à l'article 23 de la partie maritime du projet, pour les raisons que nous avons développées à cet article.

ART. 46 et 47. (66 et 67 du projet de la Commission.)

Dans la partie du projet relative à la navigation intérieure, ces articles doivent être rapportés à la fin des dispositions finales. Ils s'y trouveront à leur place.

Il va sans dire aussi que si les dispositions du titre I^{er} du livre II sont applicables aux bateaux, il y aura lieu, lorsqu'on les publiera l'une à la suite de l'autre, dans un Code à l'usage spécial de la batellerie, de modifier les termes impropres.

Ainsi, le chapitre I^{er} sera intitulé : « Des bateaux et de leur immatriculation » ; le chapitre II sera intitulé : « De la publicité des droits réels concédés sur les bateaux » ; le chapitre III : « Des privilèges et hypothèques fluviales », etc. Le navire deviendra le bateau ; le capitaine deviendra le patron, etc. Ces termes sont consacrés par l'usage et les lois. Il ne peut donc y avoir là de difficulté.

* * *

Les dispositions de la partie maritime du projet applicable aux bateaux nous conduit jusqu'à l'article 43 du projet du Gouvernement (art. 67 de la Commission). Elles ne concernent que la propriété des bateaux, la publicité des droits réels et les privilèges et hypothèques.

Mais la commission estime qu'il y a lieu de compléter la partie fluviale du projet, en y comprenant les dispositions qui réglementent l'abandon, les assurances et les avaries communes et la saisie des bateaux.

Elle n'a pu mieux faire à cet égard que de reprendre la partie du projet de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck qui embrassait ces matières. Ce serait faire un pas en arrière que de répudier ce travail, qui est le fruit — nous l'avons exposé dans un précédent rapport — d'une longue et heureuse collaboration, pour décider simplement que ces matières seront régies, dans l'ordre de la navigation intérieure, par la loi maritime du 21 août 1879.

Le projet de MM. Delbeke et consorts ne touche pas à la matière cependant importante de l'abordage. Nous croyons opportun d'appliquer à cet égard à la navigation fluviale, — comme le fait le projet du Gouvernement — le titre VII de la loi de 1879. Il semble que ce titre sera bientôt révisé ; la navigation intérieure ne pourra qu'en profiter.

* * *

Les quatre premiers chapitres du Code de la navigation intérieure, correspondront donc aux quatre premiers chapitres du titre I^{er} du projet.

Le chapitre V comprendra la matière : « Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité ».

Le chapitre VI traitera « Des assurances et des avaries communes ».

Le chapitre VII, des « dispositions générales, prescriptions, pénalités et dispositions fiscales ».

L'article 81 du projet de MM. Delbeke et consorts subira une modification appropriée dans sa rédaction : « Toute infraction au livre II^{bis} de la présente loi... etc. »

L'article sera suivi d'un article nouveau, conforme à l'article 47, de la partie

maritime du projet, disposant : « L'hypothèque fluviale est soumise au droit fixe de fr. 2.40. »

Le chapitre VIII comprendra les « Dispositions transitoires ». Le premier article de ce chapitre sera libellé comme l'article 3 correspondant de la partie maritime du projet.

Le chapitre IX, enfin, comprendra l'article unique relatif à l'abordage, cueilli dans le projet du Gouvernement : « Le titre VII de la loi du 21 août 1879 relatif à l'abordage est applicable aux bateaux ».

En empruntant ainsi à la loi de 1879, au projet de MM. Delbeke et consorts et au projet du Gouvernement ce que chacun de ces projets offre de plus parfait, la Commission croit avoir accompli une œuvre de juste milieu et de transaction qu'elle soumet avec confiance à l'approbation bienveillante du Parlement.

Le Rapporteur,

PAUL SEGERS.



**Projet de loi sur la navigation maritime
et la navigation intérieure.**

PROJET DE LA COMMISSION.

ARTICLE PREMIER.

Les titres I^{er} et V de la loi du 21 août 1879 formant le livre II du Code de commerce sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

TITRE I^{er}.

DES NAVIRES.

CHAPITRE I^{er}.

DES NAVIRES ET DE LEUR IMMATRICULATION.

ARTICLE PREMIER.

Sont qualifiés navires tous bâtiments, d'au moins vingt tonneaux de jauge, qui font, ou sont destinés à faire, habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.

ART. 2.

Les navires sont meubles, néanmoins ils peuvent être hypothéqués. Ils sont soumis au droit de suite et de préférence dans la mesure déterminée ci-après.

ART. 3.

Tout navire belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques, à Anvers.

L'immatriculation doit être requise au même bureau par celui qui veut construire un navire en Belgique, dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un na-

Ontwerp van wet op de Zee- en Binnenvaart.

ONTWERP DER COMMISSIE.

EERSTE ARTIKEL.

De titels I en V der wet van 21 Augustus 1879, zijnde boek II van het Wetboek van Koophandel, worden ingetrokken en door de navolgende bepalingen vervangen :

EERSTE TITEL

VAN ZEESCHEPEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

VAN ZEESCHEPEN EN VAN HUNNE BOEKING OP HET INSCHRIJFREGISTER.

EERSTE ARTIKEL.

Worden zeeschepen genoemd, alle vaartuigen, van ten minste twintig ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vischen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op zee.

ART. 2.

Zeeschepen zijn roerende goederen; zij kunnen echter met hypotheek worden bezwaard. In de hierna bepaalde mate, zijn zij onderworpen aan het recht van volging en van voorrang.

ART. 3.

Elk Belgisch zeeschip moet worden geboekt op het inschrijfregister ten kantore der hypotheekbewaring te Antwerpen.

De boeking op het inschrijfregister moet ten zelfden kantore worden gevorderd door hem die een zeeschip in België wil bouwen, zoodra het op stape-

vire étranger avant que celui-ci ne puisse naviguer sous pavillon belge.

ART. 4.

L'immatriculation a lieu sur la production au conservateur des hypothèques du certificat de jaugeage et d'un duplicata de ce document, auquel sera joint le titre authentique ou sous seing privé de l'acquisition du navire. Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

Le conservateur mentionne dans un registre-matricule, sous un numéro spécial :

1° La lettre, le numéro, le lieu et la date du certificat de jaugeage;

2° La date du titre d'acquisition et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ;

3° Le nom du navire, sa nature, son grément et sa force motrice, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de construction, les matériaux de sa coque, son port d'attache, les noms, la nationalité et le domicile des propriétaires et les droits réels dont il est grevé.

ART. 5.

L'immatriculation d'un navire en construction a lieu sur la présentation au conservateur d'une requête en double, à laquelle est jointe une attestation légalisée du constructeur et un duplicata de ce document.

Le conservateur mentionne sur son registre, sous un numéro spécial :

1° La date de la requête et celle de l'attestation ;

2° L'emplacement de la mise sur chantier du navire, son nom, le mode de puissance motrice du bâtiment, les matériaux

is gezet, en door den aankoper van een vreemd zeeschip voordat het onder Belgische vlag mag varen.

ART. 4.

De boeking op het inschrijffregister geschiedt op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van den meetbrief en van een dubbel van dat stuk, waaraan wordt toegevoegd de authentieke of de onderhandsche titel van aankoop van het schip. Betreft het eene onderhandsche akte, dan wordt zij in dubbel origineel aangeboden ; één daarvan is vrij van zegel. Betreft het eene authentieke akte, dan wordt bij het afschrift gevoegd eene kopie, voor eensluidend verklaard en vrij van zegel.

De bewaarder vermeldt op een inschrijffregister, onder een bijzonder nummer :

1° De letter, het nummer, de plaats en de dagtekening van den meetbrief ;

2° De dagtekening van den titel van aankoop en, indien deze authentiek is, de aanduiding van den openbaren ambtenaar ;

3° Den naam van het schip, zijnen aard, zijn tuig en zijne beweegkracht, zijne afmetingen, zijne tonnemaat, den datum en de plaats van zijn bouw, de materialen van zijn romp, zijne woonhaven, de namen, de nationaliteit en de woonplaats der eigenaars en de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

ART. 5.

De boeking op het inschrijffregister van een in aanbouw zijnde zeeschip geschiedt op overlegging, bij den bewaarder, van eene aanvraag in dubbel, waarbij zijn gevoegd een gelegaliseerd getuigschrift van den scheepsbouwer en een dubbel van dit stuk.

De bewaarder vermeldt in zijn register, onder een bijzonder nummer :

1° Den datum der aanvraag en dien van het getuigschrift ;

2° De plaats waar het schip op stapel is gezet, zijnen naam, den aard der beweeg-

de sa coque, ses dimensions et son tonnage présumés et, s'il s'agit d'un navire à vapeur, le nombre de chevaux nominaux de sa machine motrice.

ART. 6.

Les changements qui surviennent au navire, dans un des éléments prévus sous le n^o 2^o des deux articles précédents, sont portés au registre matricule, à la suite de la première annotation, sur la production du certificat de jaugeage qui constate ces changements et d'un duplicata de ce document.

Tout nouveau certificat du jaugeage doit rappeler les certificats antérieurs, par la désignation de leur lettre, de leur numéro, de leur date et du nom du navire auquel ils s'appliquent.

ART. 7.

Le conservateur certifie, au pied du certificat de jaugeage et du titre d'acquisition ou, le cas échéant, de l'un des doubles de la requête et de l'attestation du conservateur, qu'il a fait l'annotation requise, dont il indique la date et le numéro, et il restitue les pièces à l'intéressé.

ART. 8.

En tout bureau d'hypothèque, on pourra obtenir du conservateur, qui s'adressera à cet effet à son collègue du bureau de la conservation des hypothèques à Anvers, une copie de la matricule du navire.

ART. 9.

Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le capitaine d'un navire belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce navire, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé.

kracht van het vaartuig, de materialen van zijn romp, zijne vermoedelijke afmetingen en tonnemaat en, is het een stoomschip, het getal nominale paardkracht van zijn motor.

ART. 6.

De veranderingen door het schip ondergaan in één der bestanddeelen voorzien bij n^o 2 van de twee voorgaande artikelen, worden op het inschrijfregister vermeld achter de eerste aantekening, op overlegging van den meetbrief, waarbij die veranderingen vastgesteld zijn, en van een dubbel van dit stuk.

In iederen nieuwen meetbrief moeten de vroegere meetbrieven zijn aangehaald, door opgave van hunne letter, van hun nummer, van hunnen datum en van den naam van het schip waarop zij betrekking hebben.

ART. 7.

Onderaan op den meetbrief en op den titel van aankoop, of, bij voorkomend geval, onderaan op één der duplicaten van de aanvraag en van de verklaring afgeleverd door den bewaarder, bevestigt deze dat hij de gevraagde aantekening gedaan heeft; daarvan duidt hij datum en nummer aan en hij geeft de stukken aan den belanghebbende terug.

ART. 8.

In elk hypotheekkantoor kan men van den bewaarder een afschrift bekomen van de boeking van het schip op het inschrijfregister; de bewaarder wendt zich daartoe tot zijnen ambtgenoot van het kantoor der hypotheekbewaring te Antwerpen.

ART. 9.

Om de Belgische wateren te mogen bevaren, moet de kapitein van een Belgisch schip eene nationaliteitsakte aan boord hebben, onderteevend door den bewaarder der hypotheeken en vermeldende de inschrijving van dit schip, benevens al de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

Les propriétaires des navires sont tenus de requérir immédiatement, sur l'acte de nationalité, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description prévue aux articles 4, 5 et 6 ci-dessus et dans les inscriptions prévues aux articles 10 et 11 ci-après.

Si, par une cause quelconque, le bateau est détruit, ou s'il est vendu à l'étranger, l'acte de nationalité doit, dans le mois de la destruction ou de la vente, être remis au conservateur, et celui-ci mentionnera son annulation en marge tant de l'acte que de la matricule.

En cas de perte de l'acte dans le sinistre qui a détruit le bateau, le propriétaire en donnera par écrit connaissance au conservateur, qui en fera mention sur l'immatriculation à annuler et gardera la déclaration à l'appui de ses écritures.

Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions sont déterminées par arrêté royal et entraînent l'application de la loi du 6 mars 1818.

CHAPITRE II.

DE LA PUBLICITÉ DES DROITS RÉELS CONCÉDÉS SUR LES NAVIRES.

ART. 10.

Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques désigné sous l'article 3; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.

ART. 11.

Sont aussi inscrites au dit bureau,

De eigenaars der schepen zijn gehouden onmiddellijk te vorderen dat op de nationaliteitsakte melding worde gemaakt van elk feit dat voor gevolg heeft eene wijziging te brengen in de beschrijving voorzien bij bovenstaande artikelen 4, 5 en 6, alsmede in de inschrijvingen voorzien bij de volgende artikelen 10 en 11.

Zoo, door welke oorzaak ook, het schip wordt vernield, of in den vreemde wordt verkocht, moet de nationaliteitsakte, binnen ééne maand na de vernieling of den verkoop, worden behandigd aan den bewaarder en deze vermeldt hare tenietdoening op den rand zoowel van de akte als van het inschrijfregister.

Geraakt de akte verloren in de ramp, waarbij het schip werd vernield, dan geeft de eigenaar schriftelijk kennis daarvan aan den bewaarder, die zulks vermeldt op de te vernietigen boeking en de kennisgeving tot staving van zijne geschriften bewaart.

De maatregelen, die tot naleving van deze bepalingen noodig mochten zijn, worden bij koninklijk besluit vastgesteld en brengen de toepassing mede van de wet van 6 Maart 1818.

HOOFDSTUK II.

VAN DE OPENBAARHEID DER OP ZEESCHEPEN VERLEENDE ZAKELIJKE RECHTEN.

ART. 10.

De akten en vonnissen die tot bewijs strekken van eene overeenkomst tot vestiging, tot overdracht, tot verklaring of tot te niet gaan van een zakelijk recht, dat geen voorrecht is, op een reeds gebouwd of in aanbouw zijnde zeeschip, worden ingeschreven bij het onder artikel 3 aangewezen kantoor der hypotheekbewaring; tot daar toe kunnen ze tegen derden niet worden ingeroepen.

ART. 11.

Worden eveneens ten gemelden kan-

les demandes tendant à faire déclarer a résolution, la révocation ou l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent, et les décisions rendues sur ces demandes.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

ART. 12.

Les actes sous seing privé et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

ART. 13.

Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

ART. 14.

L'inscription prévue par l'article 8 est faite au registre matricule sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé, et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

ART. 15.

Le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre matricule :

1^o La date de l'acte;

tore ingeschreven : de eischen die er toe strekken de ontbinding, de herroeping of de vernietiging eener in de bewoordingen van het vorig artikel vallende overeenkomst te doen verklaren, alsmede de op die eischen gevolgde uitspraken.

Die eischen zijn slechts ontvankelijk indien ze werden ingeschreven. Wordt de exceptie niet ingeroepen, dan zal daarin door den rechter worden voorzien en zij kan tegengesteld worden in elken staat der zaak.

De griffiers mogen, op straffe van alle schadeloosstellingen, geen afschrift van het vonnis afleveren, alvorens hun het bewijs zij geleverd dat het vonnis ingeschreven werd.

ART. 12.

Onderhandsche akten en authentieke akten worden ter inschrijving aangenomen.

ART. 13.

Geene akte wordt ter inschrijving aangenomen indien het zeeschip, waarop zij betrekking heeft, niet is geboekt op het inschrijfregister.

ART. 14.

De bij artikel 8 bedoelde inschrijving wordt gedaan op het inschrijfregister, op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van de aan openbaarheid onderworpen akte, zoo het eene onderhandsche akte is, en van een afschrift dier akte, zoo het eene authentieke akte geldt.

Is de akte eene onderhandsche, dan wordt zij in dubbel origineel overgelegd, waarvan één vrij is van zegel. Is de akte eene authentieke, dan wordt aan het afschrift eene gewaarmerkte kopie, vrij van zegel, toegevoegd.

ART. 15.

De hypotheekbewaarder vermeldt op het inschrijfregister :

1^o Den datum der akte;

2^o La nature de l'acte, et s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane ;

3^o Les noms, prénoms, professions et domiciles des parties ;

4^o La nature de la convention et ses éléments principaux

ART. 16.

Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original exempt du timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

ART. 17.

Si l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme contenant les indications mentionnées dans l'article 15.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que, dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

ART. 18.

L'inscription exigée par l'article 9 est faite au registre matricule sur la présentation au conservateur :

1^o S'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, les droits dont la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action ;

2^o Den aard der akte en, zoo het eene authentieke akte is, de aanduiding van den openbaren ambtenaar of van de rechtbank van welke zij uitgaat ;

3^o De namen en voornamen, het beroep en de woonplaatsen van partijen ;

4^o Den aard der overeenkomst en hare voornaamste gegevens.

ART. 16.

Na de inschrijving gedaan te hebben, overhandigt de bewaarder aan den aanvrager het afschrift van den titel, zoo deze een authentieke is, en één der origineelen, zoo het een onderhandsche is. Onderaan op de akte bevestigt hij dat de inschrijving, waarvan hij datum en nummer opgeeft, door hem gedaan werd.

De gewaarmerkte kopie der authentieke akte of het origineel, vrij van zegel, zoo de akte eene onderhandsche is, blijven ten kantore berusten.

ART. 17.

Wordt de aan inschrijving onderworpen akte door den kapitein tijdens de reis opgemaakt, dan kan de formaliteit worden vervuld op vertoon van een telegram inhoudende de in artikel 13 bedoelde opgaven.

Die formaliteit heeft al hare wettelijke kracht, mits, binnen drie maanden na de inschrijving van het telegram, de akte bij den hypotheekbewaarder wordt overgelegd om te worden ingeschreven.

ART. 18.

De bij artikel 9 vereischte inschrijving wordt gedaan in het inschrijfregister, op overlegging bij den bewaarder :

1^o Zoo het een eisch in rechten geldt, van twee uittreksels vermeldende de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen van partijen, de rechten welker ontbinding, herroeping of vernietiging wordt gevraagd en de rechtbank die de zaak te behandelen heeft ;

2^o S'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation, le conservateur se borne à constater la remise des dits extraits au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

ART. 19.

Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

ART. 20.

L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles qui précèdent n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

CHAPITRE III.

DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES.

ART. 21.

Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance; ils priment toujours les hypothèques.

2^o Zoo het een vonnis geldt, van twee door den griffier verstrekte uittreksels, vermeldende de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen van partijen, het beschikkend gedeelte van de uitspraak en de rechtbank of het hof waarvan zij is uitgegaan.

De bewaarder overhandigt aan den aanvrager één der uittreksels waarop hij bevestigt dat de inschrijving gedaan werd.

Is het schip, waarop de eisch tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft, niet geboekt op het inschrijfregister, dan bepaalt zich de bewaarder erbij de overlegging van bedoelde uittreksels in het register der nederleggingen vast te stellen, behoudens de inschrijving te doen zoo de boeking op het inschrijfregister later gevraagd wordt.

ART. 19.

Indien verschillende aan openbaarheid onderworpen titels denzelfden dag ter hypotheekbewaring werden aangeboden, wordt de voorrang bepaald volgens het volgnummer waaronder de overlegging der titels door den bewaarder in het register der nederleggingen werd vermeld.

ART. 20.

Verzuim van één of meer van de bij de voorgaande artikelen opgelegde formaliteiten brengt de nietigheid der inschrijving niet mede, tenzij daaruit voor derden een nadeel voortgesproten is.

HOOFSTUK III.

VAN VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN OP ZEESCHEPEN.

ART. 21.

De rechten van voorrang onder de schuldeischers van een zeeschip vloeien voort hetzij uit voorrechten, hetzij uit hypotheken. De voorrechten zijn afhankelijk van de hoedanigheid der schuld-

ART. 22.

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite 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. 23.

Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

ART. 24.

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 que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

SECTION I^{re}.*Des privilèges maritimes.*

ART. 25.

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

1° Les états légalement taxés des frais de justice et autres, nécessités par la vente du navire et par la distribution du prix;

2° Les droits et taxes imposés au navire dans le port où se fait la vente et

vordering; zij hebben altijd den voorrang boven de hypotheeken.

ART. 22.

De schuldeischers die op een zeeschip een voorrecht of eene ingeschreven hypotheek hebben, behouden hunne rechten op dat schip in welke handen ook het overga, om te worden gerangschikt en betaald volgens den rang hunner schuldvorderingen of inschrijvingen.

ART. 23.

Zoo de derde bezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet heeft betaald binnen de tijdsbestekken en den betalingstijd aan den schuldenaar verleend, of zoo hij verzuimt de formaliteiten te vervullen die verder worden bepaald tot zuivering van zijn eigendom, heeft ieder schuldeischer het recht het bezwaarde schip te zijnen nadeele te doen verkoopen.

ART. 24.

Verandering van nationaliteit brengt geen schade toe aan de rechten waarmede het schip bezwaard is. De uitgestrektheid van deze rechten wordt geregeld door de wet van de vlag die het schip wettig voerde wanpeer de verandering van nationaliteit bewerkt werd.

I^{re} AFDEELING.*Van voorrechten op zeeschepen.*

ART. 25.

Op het zeeschip en op de scheepsvracht zijn alleen bevoorrecht de na te melden schuldvorderingen, in de rangorde waarin zij hierna zijn aangeduid:

1° Het bedrag der wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het schip en de verdeeling van den prijs;

2° De rechten en belastingen het schip opgelegd in de haven waar de verkoop

justifiés par les quittances des receveurs ;

3° Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du navire, des agrès et des apparaux, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage, et l'assistance du navire. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause antérieure ;

5° Les loyers et gages du capitaine et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie ou la vente du navire, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours du dernier voyage ;

6° Les sommes prêtées au capitaine par lettre à la grosse ou autrement, pour les besoins urgents du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

7° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou pour les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage.

SECTION II.

De l'hypothèque maritime.

ART. 26.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 27.

Le contrat d'hypothèque maritime est écrit Il peut être fait sous seing privé.

geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers ;

5° Het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep totaan den verkoop ;

4° De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begrijpen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldvorderingen van dien aard betreft, hebben diegene, welke voortvloeien uit eene later ontstane oorzaak, den voorrang boven diegene voortgesproten uit eene vroegere oorzaak ;

5° Het huur- en dienstloon van kapitein en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die aan de inbeslagneming of den verkoop van het schip voorafgaan, de kosten voor het slepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis ;

6° De gelden aan den kapitein op bodemerij of op andere wijze geleend voor de behoeften van het schip tijdens de laatste reis en de terugbetaling van den prijs der koopwaren, met hetzelfde doel door hem verkocht ;

7° De schadeloosstellingen aan de bevrachters verschuldigd wegens niet-aflevering van door hen ingeladen koopwaren of wegens terugbetaling van de avarij aan die koopwaren overkomen door de schuld van den kapitein of van het scheepsvolk of wegens de schadeloosstellingen verschuldigd door aanvaring

II° AFDEELING.

Van hypotheek op zeeschepen.

ART. 26.

Zeeschepen kunnen met hypotheek worden bezwaard bij overeenkomst van partijen.

ART. 27.

De hypotheekovereenkomst voor zeeschepen moet schriftelijk geschieden. Zij

ART. 28.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un mandat spécial donné par écrit. Elle ne peut être consentie sur une part indivise du navire que du consentement de la majorité des propriétaires ou par le capitaine dans le cas de l'article 23 de la loi du 21 août 1879.

ART. 29.

Les hypothèques maritimes ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les navires qu'ils y soumettent.

ART. 30.

Ceux qui n'ont sur le navire qu'un droit suspendu par une condition ou résoluble dans certains cas, ou sujet à rescision, ne peuvent consentir qu'une hypothèque soumise aux mêmes conditions ou à la même rescision.

ART. 31.

Les navires des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi.

L'hypothèque des navires des absents, tant que la possession n'en est déferée que provisoirement, est soumise aux formalités prescrites pour les mineurs et les interdits.

ART. 32.

L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtimens

kan bij onderhandsche akte worden aangegaan.

ART. 28.

Deze hypotheek kan enkel worden toegestaan door den eigenaar of door den gemachtigde die doet blijken dat hij daartoe eene bijzondere schriftelijke volmacht heeft. Zij mag niet worden verleend op een onverdeeld gedeelte van het schip, tenzij met toestemming van de meerderheid der eigenaars of door den kapitein in het geval voorzien bij artikel 23 der wet van 21 Augustus 1879.

ART. 29.

Hypotheeken op zeeschepen kunnen enkel worden toegestaan door hen die bevoegd zijn tot het vervreemden van de schepen, welke zij daaraan onderwerpen.

ART. 30.

Zij, die op het schip slechts een recht hebben, dat door eene voorwaarde is opgeschorst of dat in zekere gevallen kan worden ontbonden, of aan vernietiging is onderworpen, kunnen enkel toestaan eene hypotheek, aan dezelfde voorwaarden of aan dezelfde vernietiging onderworpen.

ART. 31.

De schepen van minderjarigen en van geïnterdiceerden kunnen slechts wegens de oorzaken en in de vormen, bij de wet bepaald, gehypothekeerd worden.

De hypotheek der schepen van afwezigen, zoolang het bezit daarvan maar voorloopig is toegewezen, is onderworpen aan de formaliteiten voorgeschreven voor minderjarigen en geïnterdiceerden.

ART. 32.

De hypotheek op zeeschepen is alleen dan geldig, wanneer zij is toegestaan op

spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

ART. 33.

Si les navires affectés à l'hypothèque ont péri ou ont éprouvé des dégradations, de manière qu'ils soient devenus insuffisants pour la sûreté du créancier, celui-ci a le droit de réclamer le remboursement de sa créance.

Néanmoins, le débiteur sera admis à offrir un supplément d'hypothèque, si la perte ou les dégradations ont eu lieu sans sa faute.

ART. 34.

Si la créance résultant de l'obligation est conditionnelle, la condition sera mentionnée dans l'inscription dont il sera parlé ci-après.

L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable; elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créancier, laquelle pourra être établie par tous moyens légaux.

Le créancier conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.

L'opposition doit être signifiée au conservateur des hypothèques et au créancier et contenir élection de domicile dans l'arrondissement. Le conservateur la transcrit en marge de l'inscription, et mention de cette transcription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition

bijzonderlijk aangewezen vaartuigen en voor eene bepaalde som.

Zij kan worden gevestigd op een in aanbouw zijnde zeeschip.

ART. 33.

Indien de aan hypotheek onderworpen schepen vergaan zijn of beschadigingen hebben geleden, zoodanig dat zij ongenoegzaam geworden zijn voor de zekerheid van den schuldeischer, heeft deze het recht de terugbetaling zijner schuldvordering te eischen.

Echter zal het den schuldenaar toegelaten zijn eene aanvulling van hypotheek aan te bieden, indien het verlies of de beschadigingen buiten zijne schuld zijn ontstaan.

ART. 34.

Indien de schuldvordering, uit de verbintenissen voortspuitende, voorwaardelijk is, wordt de voorwaarde vermeld in de inschrijving waarvan hierna gesproken wordt.

De hypotheek, toegestaan tot zekerheid van een openstaande krediet, is geldig; zij neemt rang met de dagteekening harer inschrijving, zonder inachtneming van de tijdstippen waarop de verbintenissen, door den schuldeischer aangegaan, zijn uitgevoerd, welke uitvoering door alle wettelijke middelen mag worden vastgesteld.

De schuldeischer behoudt tegenover derden het recht te beschikken over de hypotheek, zelfs wanneer verbintenissen, op het krediet te gelden, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare titels. De houder van die titels kan echter de gevolgen der akten van opheffing of andere akten, die schade zouden toebrengen aan zijn recht, bij verzet schersen.

Het verzet moet worden beteekend aan den hypotheekbewaarder en aan den schuldeischer, en kiezing van domicilie in het arrondissement behelzen. Door den bewaarder wordt het overgeschreven op den rand der inschrijving en van deze overschrijving wordt melding gemaakt

n'aura effet que pendant deux ans si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

ART. 35.

L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend aussi au fret.

ART. 36.

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

ART. 37.

L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

ART. 38.

Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

Celui-ci mentionne sur le registre matricule, outre les énonciations prescrites par l'article 13 :

1^o Le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital;

2^o Le cas échéant, la stipulation de voie parée;

3^o L'élection de domicile.

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

Il est loisible à celui au profit duquel

onderaan op het origineel van 't exploit. Het verzet is slechts gedurende twee jaren geldig indien het niet wordt vernieuwd; daarvan kan opheffing bij eenvoudig exploit worden verleend.

ART. 35.

Behoudens strijdig beding, breidt de hypotheek op zeeschepen zich uit tot zeil en treil, tot de machines en andere toebehooren. Ook strekt zij zich uit tot de scheepsvracht.

ART. 36.

De hypotheek waarborgt, op denzelfden rang als de hoofdsom, drie jaren interest.

ART. 37.

De hypotheek kan worden ingeschreven zoolang zij bestaat.

Bij overlijden van den schuldenaar, moet de inschrijving geschieden binnen drie maanden na de opening der nalatenschap.

Geene inschrijving mag nog worden genomen, na de inschrijving der akte van vvreemding of na het faillissement van den schuldenaar.

ART. 38.

De titel tot vestiging der hypotheek behelst kiezing van domicilie door den schuldeischer ter verblijfplaats van den hypotheekbewaarder.

Deze vermeldt in het inschrijfregister, behalve de in artikel 13 voorgeschreven opgaven :

1^o Het bedrag en den vervaltijd van den interest alsook het tijdstip voor de terugbetaling der hoofdsom;

2^o Bij voorkomend geval, het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid;

3^o De kiezing van domicilie.

Bij gebrek aan kiezing van domicilie, mogen alle beteekeningen en aanzeggingen betreffende de inschrijving worden gedaan aan den Procureur des Konings van het arrondissement.

Aan dengene te wiens behoefte eene

une inscription existe ou à ses représentants de changer le domicile élu, à la charge d'un choisir et indiquer un autre.

A cet effet, il déposera, soit par lui-même, soit par un tiers, au bureau des hypothèques, un acte authentique constatant sa volonté à cet égard, ou bien il signera sur le registre matricule une déclaration portant changement de domicile.

Dans ce dernier cas, son identité sera, si le conservateur l'exige, certifiée par un notaire qui opposera aussi sa signature au bas de la déclaration.

ART. 39.

Si les parties en ont convenu dans l'acte hypothécaire ou dans un acte ultérieur, le créancier premier inscrit aura le droit, en cas de non-payement des intérêts ou en cas d'inexécution des autres conditions de l'acte, de se faire envoyer en possession du navire hypothéqué, par ordonnance rendue sur requête par M. le président du tribunal de commerce du port d'attache du navire ou du lieu de son immatriculation, dans les formes et délais prévus par la loi du 5 mai 1872 sur le gage.

Le président pourra subordonner l'exécution de l'ordonnance au dépôt d'un acte de caution au greffe du tribunal.

Il pourra de même, si l'acte qui stipule la voie parée ne détermine pas les conditions que le créancier devra observer dans la gestion et la réalisation du navire, régler ces conditions dans l'ordonnance.

Le créancier, envoyé en possession devra, en tous cas, respecter les engagements relatifs au navire et au voyage contractés sans fraude par le capitaine.

inschrijving gedaan is of aan zijne tegenwoordigers staat het vrij het gekozen domicilie te veranderen, mits er een ander wordt gekozen en aangeduid.

Te dien einde zal hij, hetzij zelf, hetzij door eenen derde, ten kantore der hypotheken eene authentieke akte nederleggen, zijnen wil dienaangaande verklarend, ofwel op het inschrijfregister zal hij eene verklaring teekenen, behelzende verandering van woonplaats.

In dit laatste geval, zal zijne identiteit, indien de bewaarder zulks vereischt, worden bevestigd door eenen notaris, die eveneens zijne handteekening onderaan op de verklaring zal zetten.

ART. 39.

Zijn partijen daaromtrent overeengekomen in de hypotheekakte of in eene latere akte, dan heeft, ingeval van niet-betaling der interesten of ingeval van niet-uitvoering der andere voorwaarden van de akte, de eerst ingeschreven schuldeischer het recht zich het bezit van het schip te doen toewijzen, bij bevel op verzoekschrift verleend door den voorzitter der handelsrechtbank van de woonhaven van het schip of van de plaats waar het is geboekt op het inschrijfregister, in de vormen en binnen de termijnen voorzien bij de wet van 5 Mei 1872 op het onderpand.

De voorzitter kan de uitvoering van het bevel onderschikken aan het neerleggen eener akte van borgtocht ter griffie van de rechtbank.

Hij kan eveneens, indien de akte, waarin de onmiddellijke uitvoerbaarheid is bedongen, niet bepaalt de voorwaarden door den schuldeischer na te komen voor het beheer en het te gelde maken van het schip, die voorwaarden in het bevel regelen.

De schuldeischer, die in het bezit van het schip is gesteld, moet, in elk geval, de verbintenissen, betreffende het schip en de reis door den kapitein zonder bedrog genomen, eerbiedigen.

Il aura à rendre compte de sa gestion.

Le débiteur pourra, dans un délai à déterminer par le tribunal du port d'attache du navire ou du lieu de son immatriculation, requérir contre le créancier la vente publique du navire.

Si le navire se trouve en pays étranger, le texte de l'ordonnance pourra être transmis télégraphiquement par la voie diplomatique au consul de Belgique dans le ressort duquel se trouve le navire, et le consul sera requis d'en communiquer le contenu au capitaine et de dresser acte de cette communication.

Tout capitaine sera tenu d'obtempérer à l'ordonnance ou à la communication que lui fera le consul, sous peine de responsabilité personnelle.

Un arrêté royal déterminera les formes qui seront observées pour la transmission télégraphique des ordonnances.

ART. 40.

Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

ART. 41.

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

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

ART. 42.

Lorsque l'acte emportant cession d'un

Van zijn beheer moet hij rekenschap geven.

De schuldenaar kan, binnen een termijn te bepalen door den voorzitter der rechtbank van de plaats waar het schip zijne woonhaven heeft of van die waar het werd geboekt op het inschrijfregister, den openbaren verkoop van het schip tegen den schuldeischer vorderen.

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag de tekst van het bevelschrift, langs diplomatischen weg, telegraphisch worden overgezonden aan den Belgischen consul binnen wiens gebied het schip zich bevindt, en de consul wordt aangezocht den inhoud daarvan aan den kapitein mede te deelen en van deze mededeeling akte op te maken.

Elke kapitein is, op straffe van persoonlijke aansprakelijkheid, gehouden te gehoorzamen aan het bevelschrift of aan de mededeeling hem door den consul gedaan.

Een koninklijk besluit bepaalt de vormen die moeten worden nageleefd bij het telegraphisch verzenden der bevelschriften,

ART. 40.

Onder hypothecaire schuldeischers wordt de rang door de dagteekening bepaald en, zoo de dagteekening dezelfde is, door het volgnummer der inschrijving.

ART. 41.

De inschrijving handhaaft de hypotheek gedurende vijf jaren, te rekenen van af haren datum. Zij houdt op van kracht te zijn, indien de inschrijving vóór het verstrijken van dien termijn niet is vernieuwd geworden.

De inschrijving wordt vernieuwd op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van een verzoekschrift in dubbel, bevattende de nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving; zoo niet, geldt zij slechts als eerste inschrijving.

ART. 42.

Wanneer de akte, die afstand van een

droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

ART. 43.

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

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

ART. 44.

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.

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée sur papier libre, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

hypotheekrecht medebrengt, eene onderhandsche is, moet de titel tot vestiging der hypotheek, waarop hare inschrijving is vermeld, aan den bewaarder vertoond worden. De bewaarder vermeldt daarop den afstand.

Zoo ook waar het eene authentieke akte geldt, indien zij werd verleden krachtens eene onderhandsche volmacht of indien zij in het buitenland werd opge maakt in de bij de buitenlandsche wet voorziene vormen.

ART. 43.

Bij vergaan of onzeewaardigheid van het schip, worden de rechten van den schuldeischer uitgeoefend op de geredde voorwerpen of op dezer opbrengst, zelfs al kon de schuldvordering nog niet geëischt worden.

Bij regeling van avarij het schip betreffende, mag de hypothecaire schuldeischer tussekomen tot vrijwaring zijner rechten; hij mag deze slechts uitoefenen wanneer de vergoeding niet geheel of gedeeltelijk tot herstelling van het schip werd of zou worden aangewend.

ART. 44.

De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd met toestemming der belanghebbende partijen die daartoe bevoegd zijn, of ten gevolge van een vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.

De doorbaling of de vermindering wordt door den bewaarder gedaan, hetzij op nederlegging van een afschrift van de authentieke akte tot toestemming, hetzij op nederlegging van de akte in brevet en van eene gewaarmerkte kopie op ongezegeld papier, hetzij op nederlegging der onderhandsche akte, hetzij op nederlegging van een afschrift van het vonnis.

Een letterlijk uittreksel van de authentieke akte volstaat, wanneer daarin door den notaris, die het afleverde, wordt verklaard dat de akte noch bedingen noch voorbehoudingen bevat.

Si l'acte 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 titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est pareillement requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

ART. 45.

La demande en radiation ou en réduction, par action principale, sera portée, sans préliminaire de conciliation, devant le tribunal dans le ressort duquel l'inscription a été prise. Cependant, la convention faite par le créancier et le débiteur de porter, en cas de contestation, la demande à un tribunal qu'ils auraient désigné, recevra son exécution entre eux. Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne ou au dernier des domiciles élus sur le registre; et ce nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auraient fait élection de domicile.

ART. 46.

La radiation doit être ordonnée par les tribunaux lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé,

Is de akte eene onderhandsche, dan worden er twee origineelen van opgemaakt, waarvan één vrij van zegel, en de geheele of gedeeltelijke doorhaling wordt enkel gedaan op vertoon van den titel tot vestiging der hypotheek, waarop dezer inschrijving vermeld is. De bewaarder vermeldt daarin de geheele of gedeeltelijke doorhaling der inschrijving.

Het vertoonen van den titel tot vestiging der hypotheek wordt eveneens vereischt wanneer de akte eene authentieke is, zoo zij werd verleden krachtens eene onderhandsche volmacht of zoo zij buitenlands werd opgemaakt in de door de buitenlandsche wet voorziene vormen.

ART. 45.

De eisch tot doorhaling of vermindering wordt, als hoofdeisch, zonder voorafgaande poging tot verzoening, gebracht voor de rechtbank binnen welker gebied de inschrijving genomen werd. Echter zal de overeenkomst door den schuldeischer en den schuldenaar aangaan om, ingeval van geschil, den eisch te brengen voor eene rechtbank, welke zij mochten aangewezen hebben, onder hen uitwerking erlangen.

De rechtsvorderingen, tot welke de inschrijvingen kunnen aanleiding geven tegen de schuldeischers, worden ingesteld bij dagvaarding en beteekend aan hunnen persoon, of ter laatste van de volgens het register gekozene woonplaatsen, en dit, niettegenstaande het overlijden hetzij van de schuldeischers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats mochten gekozen hebben.

ART. 46.

De doorhaling moet door de rechtbanken worden bevolen, wanneer de inschrijving is gedaan zonder op de wet noch op eenen titel gegrond te zijn, of wanneer ze werd gedaan krachtens eenen

ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sont effacés par les voies légales.

SECTION III.

De l'extinction des privilèges et hypothèques.

ART. 47.

Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

1^o Par l'extinction de l'obligation principale ;

2^o Par renonciation des créanciers ;

3^o Par la vente forcée du navire grevé ;

4^o Par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après.

ART. 48.

Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

A. Que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 8 ;

B. Que l'aliénation soit publiée dans un des journaux d'Anvers, de Gand et du port d'attache ;

C. Que l'aliénation soit affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire ;

D. Qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription, de la publication et de l'affiche.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

hetzij onregelmatigen hetzij gedooden of gekweten titel, of wanneer de rechten van voorrang of hypotheek langs wettelijken weg zijn uitgewischt.

III^e AFDEELING.

Van het te niet gaan van voorrechten en hypotheeken.

ART. 47.

De voorrechten en hypotheeken gaan te niet :

1^o Door het te niet gaan der hoofdbintenis ;

2^o Door afstand, gedaan door de schuldeischers ;

3^o Door den gedwongen verkoop van het bezwaarde schip ;

4^o Door de vrijwillige vervreemding van het bezwaarde schip, gevolgd van de vervulling der hierna opgelegde formaliteiten en bedingen.

ART. 48.

De voorrechten gaan te niet door vrijwillige vervreemding onder de volgende voorwaarden :

A. Dat de akte van vervreemding worde ingeschreven overeenkomstig artikel 8 ;

B. Dat de vervreemding worde bekendgemaakt in een der nieuwsbladen van Antwerpen, van Gent en van de haven waar het schip te huis hoort ;

C. Dat de vervreemding worde aangeplakt aan den mast of op het meest zichtbare gedeelte van het schip ;

D. Dat geen verzet door den schuldeischer worde beteekend zoowel aan den vroegeren als aan den nieuwen eigenaar, binnen ééne maand na de inschrijving, de bekendmaking en de aanplaking.

Echter blijft het recht van voorrang van den schuldeischer bestaan op den verkoopprijs, zoolang deze niet betaald of verdeeld is.

ART. 48.

Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites au cours de ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie 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 de l'inscription de son titre ;

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. 50.

Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification 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 jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

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

ART. 49.

De hypotheeken gaan te niet door vrijwillige vervreemding, op voorwaarde dat, binnen zes maanden na de inschrijving van zijnen titel of, ingeval van vervolging in den loop van die zes maanden, binnen den tijd van vijftien dagen te rekenen van het bevel dat de inbeslaglegging voorafgaat, de nieuwe eigenaar aan al de ingeschreven schuldeischers, ter door hen in de inschrijvingen gekozen woonplaats, beteekene :

1° Een uittreksel van zijn titel bevattende de dagteekening en den aard der akte, de aanduiding van partijen, den naam, het soort en de tonnemaat van het schip, den prijs en de lasten die van den prijs deel uitmaken, de schatting van het voorwerp zoo het werd gegeven of afgestaan anders dan bij verkoop ;

2° Opgave van den datum van inschrijving van zijnen titel ;

3° Eene tabel met drie kolommen, bevattende : de eerste, den datum der inschrijvingen ; de tweede, den naam der schuldeischers, en de derde, het bedrag der ingeschreven schuldverordeningen.

ART. 50.

De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van beteekening, dat door hem zullen worden voldaan de hypotheecaire schulden en lasten tot beloop van den prijs of van de aangegeven waarde, zonder eenigen aftrek ten voordeele van den verkoper of van wie ook.

Behoudens strijdig beding in de titels der schuldverordeningen, heeft hij recht op de termijnen en op den betalingstijd aan den oorspronkelijken schuldenaar verleend en hij neemt diegenen in acht welke tegen dezen laatste bedongen zijn.

De niet vervallen schuldverordeningen, welke ten gevolge harer rangschikking slechts gedeeltelijk zijn gedekt, kunnen dadelijk worden geëischt van den nieuwen eigenaar tot de behoorlijke som, en van den schuldenaar voor het geheel.

ART. 51.

Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quarante jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

ART. 52.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères sous les conditions suivantes :

1° Que cette réquisition sera signifiée par huissier au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier, en y ajoutant un jour par cinq myriamètres de distance entre le domicile élu et le domicile réel du créancier le plus éloigné du tribunal qui doit connaître de l'ordre;

2° Qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne présentée par lui, de porter le prix à un vingtième en sus de celui stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire. Cette enchère portera sur le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits. Elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat;

ART. 51.

Zoo er onder de ingeschreven schuldeischers één is die den eisch tot ontbinding heeft en dien eisch wil instellen, is hij gehouden, op straffe van verval, de verklaring daarvan te doen ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet vervolgd worden.

De verklaring moet worden gedaan binnen veertig dagen na de beteekening; zij moet, binnen tien dagen, worden gevolgd van den eisch tot ontbinding.

Te rekenen van den dag waarop de schuldeischer verklaart dat hij den eisch tot ontbinding wil instellen, is de zuivering opgeschorven en zij kan slechts worden hernomen nadat de schuldeischer heeft afgezien van den eisch tot ontbinding of nadat deze eisch verworpen werd.

ART. 52.

Elke schuldeischer, wiens titel is ingeschreven, kan vorderen dat het schip in 't openbaar bij opbod worde verkocht, onder de navolgende voorwaarden :

1° Dat deze vordering bij deurwaarder aan den nieuwen eigenaar worde betekend, uiterlijk binnen veertig dagen na de beteekening ten verzoeken van laatstgemelden gedaan, daarbij voegende één dag per vijf myriameter afstand tusschen de gekozen woonplaats en de werkelijke woonplaats van den schuldeischer die het verst is verwijderd van de rechtbank welke over de rangregeling oordeelen moet;

2° Dat ze aanbod bevatte van den verzoeker, of van een door hem voorgestelden persoon, om den koopprijs te brengen op een twintigste boven den prijs in het contract bedongen of door den nieuwen eigenaar opgegeven. Dit opbod zal op den hoofdprijs en op de lasten slaan, zonder eenigen aftrek ten nadeele van de ingeschreven schuldeischers. Het zal niet moeten slaan op de onkosten van het eerste contract;

3^o Que la même signification sera faite, dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal ;

4^o Que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de la procuration. Ils devront aussi être signés, le cas échéant, par des tiers enchérisseurs ;

5^o Que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de 25 p. c. du prix et des charges, ou qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation.

Le tout à peine de nullité.

ART. 53.

A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la suite aux enchères dans les formes et le délai prescrits, la valeur de l'immeuble demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux lois de la procédure.

Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges et hypothèques, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignat le prix jusqu'à concurrence de ces créances.

Il reste soumis aux privilèges et hypo-

3^o Dat dezelfde beteekening, binnen denzelfden tijd, worde gedaan aan den vorigen eigenaar en aan den voornaamsten schuldenaar ;

4^o Dat het origineel en de kopieën van deze beteekeningen worden ondertekend door den verzoekenden schuldeischer of den houder zijner uitdrukkelijke volmacht, die, in dit geval, verplicht is kopie zijner volmacht te geven. Zij moeten ook, bij voorkomend geval, door den derden opbieder ondertekend worden ;

5^o Dat de verzoeker aanbiede persoonlijken of hypothecairen borgtocht te stellen tot beloop van vijf en twintig ten honderd van den prijs en van de lasten, ofwel dat hij, eene evenwaardige som in bewaring gesteld hebbende, kopie van het getuigschrift van inbewaarestelling beteekene.

Dit alles op straffe van nietigheid.

ART. 53.

Bij nalatigheid der schuldeischers om de opveiling te hebben gevorderd in de voorgeschreven vormen en binnen den bepaalden tijd, blijft de waarde van het schip bepaaldelijk vastgesteld op den prijs in het contract bedongen of door den nieuwen eigenaar opgegeven.

De inschrijvingen welke ten gevolge van hare rangschikking niet zijn gedekt door den koopprijs worden doorgehaald voor het gedeelte dat dezen te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opgemaakt overeenkomstig de wetten der rechtspleging.

De nieuwe eigenaar zal zich van de voorrechten en hypotheeken ontlasten, hetzij door aan de schuldeischers die, ten gevolge hunner rangschikking zijn gedekt, het bedrag te betalen van de inbare schuldvorderingen of van die welke het hem vrij staat te voldoen, hetzij door den prijs tot beloop dier schuldvorderingen in de consignatiekas te storten.

Hij blijft onderworpen aan de voor-

thèques venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

ART. 54.

En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies par le Code de procédure civile.

ART. 55.

L'adjudicataire est tenu, au delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de la transcription sur les registres du conservateur, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

ART. 56.

Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier payerait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires ou si ces derniers, sommés par huissier de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers dans l'ordre de leurs créances.

ART. 57.

L'acquéreur qui se sera rendu adjudicataire aura son recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque paiement.

ART. 58.

Dans le cas où le titre du nouveau pro-

rechten en hypotheeken, die ten gevolge harer rangschikking zijn gedekt, wegens de niet inbare schuldvorderingen van welke hij zich niet zou willen of kunnen ontlasten.

ART. 54.

Ingeval van herverkoop ten gevolge van opbod, zal zij geschieden volgens de vormen bij het Wetboek van Burgerlijke Rechtspleging vastgesteld.

ART. 55.

Degene, wien het goed toegewezen wordt, is gehouden, boven zijnen koopprijs, aan den buiten bezit gestelden koper of begiftigde weder te geven de kosten en rechtmatige loonen van deszelfs contract, die van de overschrijving op de registers van den bewaarder, die van beteekeningen die door hem gedaan om tot de herverkoop te geraken.

ART. 56.

De afstand van den schuldeischer, die de verkoop bij opbod heeft gevorderd, kan, zelfs wanneer hij het bedrag van het bod zou betalen, de openbare toewijzing niet beletten, tenzij met uitdrukkelijke toestemming van al de andere hypotheekhebbende schuldeischers of tenzij deze laatsten, bij deurwaarder gedaagd om binnen vijftien dagen de toewijzing te doen voortzetten, er geen gevolg aan geven. In dit geval komt het bedrag van het bod ten goede aan de schuldeischers, volgens de rangschikking hunner schuldvorderingen.

ART. 57.

De koper, wien het goed zal worden toegewezen, heeft zijn verhaal als naar rechte op den verkooper, tot uitkeering van hetgeen den koopprijs, bij zijnen titel bedongen, overtreft, en tot den interest van dit overschot, te rekenen van den dag na elke betaling.

ART. 58.

Ingeval de titel van den nieuwen eige-

priétaire comprendrait des immeubles et des meubles, ou plusieurs immeubles, les uns hypothéqués, les autres non hypothéqués, situés dans le même ou dans divers arrondissements de bureaux, aliénés pour un seul et même prix. ou pour des prix distincts et séparés, soumis ou non à la même exploitation, le prix de chaque immeuble frappé d'inscriptions particulières et séparées sera déclaré dans la notification du nouveau propriétaire par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

Le créancier surenchérisseur ne pourra, en aucun cas, être contraint d'étendre sa soumission, ni sur le mobilier, ni sur d'autres immeubles que ceux qui sont hypothéqués à sa créance et situés dans le même arrondissement; sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses auteurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celle des exploitations. (L., 15 août 1854, Expr. forc., 10.)

CHAPITRE IV.

DE LA PUBLICITÉ DES DOCUMENTS HYPOTHECAIRES ET DE LA RESPONSABILITÉ DES CONSERVATEURS.

ART. 59.

Le conservateur tient un registre de dépôts, où sont constatées, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises de pièces qui lui sont présentées à fin d'immatriculation ou d'inscription.

Il dressera en outre par ordre alphabétique, dans un registre spécial, la liste, des propriétaires de navires immatriculés,

naar tegelijkertijd onroerende en roerende goederen mocht begrijpen of verscheiden onroerende goederen, waarvan sommige gehypothekeerd en sommige niet gehypothekeerd, gelegen in hetzelfde of in verschillende arrondissementen van kantoren, die voor een en denzelfden prijs of voor verschillende en afzonderlijke prijzen vervreemd, al of niet tot dezelfde exploitatie behooren, zal de koopprijs van ieder onroerend goed, met bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen bezwaard, worden opgegeven in de beteekening door den nieuwen eigenaar te doen bij vergelijkende waardeering, zoo noodig, van den geheelen prijs in den titel uitgedrukt.

De schuldeischer, die zich aanbiedt om den prijs van het goed te verhoogen, zal in geen geval kunnen gedwongen worden zijn bod uit te breiden tot het roerend goed noch tot andere onroerende goederen dan die gehypothekeerd voor zijne schuldvordering en binnen hetzelfde arrondissement gelegen; behoudens verhaal van den nieuwen eigenaar op zijne voorzaten tot vergoeding der schade die hij mocht lijden hetzij door de verdeeling van de door hem verkregen goederen, hetzij door die der exploitatiën. (Wet van 15 Augustus 1854, Gedw. Ont. 10.)

HOOFDSTUK IV.

VAN DE OPENBAARHEID DER HYPOTHECAIRE BESCHIEDEN EN VAN DE AANSPRAKELIJKHEID DER BEWAARDERS.

ART. 59.

De bewaarder houdt een register der nederleggingen, waarin wordt vastgesteld, bij volgnummer en naarmate zij plaats heeft, de overgave der stukken hem ter boeking op het inschrijfregister of ter inschrijving aangeboden.

Daarenboven houdt hij in een afzonderlijk register, in alphabetische orde, de lijst der eigenaars van op het inschrijf-

avec renvoi aux numéros du registre-matricule.

Ces registres, ainsi que le registre-matricule, sont exempts du timbre. Ils sont cotés et paraphés à chaque fenillet par premier et dernier, par l'un des juges du tribunal dans le ressort duquel le bureau de la conservation est établi.

Le registre de dépôts est arrêté jour par jour.

ART. 60.

La tenue du registre-matricule et la forme des inscriptions sont réglées par arrêté royal.

ART. 61.

Le conservateur est tenu de délivrer à tout requérant copie ou extrait du registre-matricule et des documents déposés dans ses archives et, le cas échéant, un certificat négatif.

ART. 62.

Les conservateurs donneront au requérant, s'il le demande, une reconnaissance sur papier timbré, de la remise des actes ou bordereaux destinés à être inscrits. Cette reconnaissance rappellera le numéro du registre sous lequel la remise aura été inscrite.

Ils ne pourront opérer les inscriptions sur le registre-matricule qu'à la date et l'ordre des remises qui leur en auront été faites.

ART. 63.

Ils seront responsables du préjudice résultant :

1^o De l'omission, sur le registre-matricule des inscriptions requises en leurs bureaux ;

2^o Du défaut de mention, dans leurs certificats, d'une ou de plusieurs des inscriptions existantes, à moins que l'erreur

register geboekte schepen, met verwijzing naar de nummers van het inschrijfregister.

Die registers alsmede het inschrijfregister zijn vrij van zegel. Zij zijn genummerd en gekortteekend op ieder blad, per eerste en laatste, door een van de rechters der rechtbank binnen welker gebied het kantoor der hypotheekbewaring gevestigd is.

Het register der nederleggingen wordt dag voor dag afgesloten.

ART. 60.

Het houden van het inschrijfregister en de vorm der inschrijvingen worden bij koninklijk besluit geregeld.

ART. 61.

De bewaarder is gehouden aan ieder die het vraagt eene kopie of een uittreksel van het inschrijfregister en van de in zijne archieven neergelegde stukken af te leveren, en, bij voorkomend geval, een ontkennend getuigschrift.

ART. 62.

De bewaarders geven aan den verzoeker, indien hij het verlangt, eene verklaring, op zegel, van de aangifte der akten of borderellen bestemd om ingeschreven te worden. Die verklaring vermeldt het nummer van het register waaronder de aangifte is ingeschreven.

Zij mogen de inschrijvingen op het inschrijfregister slechts doen op den datum en in de volgorde der hun daarvan gedane aangiften.

ART. 63.

Zij zijn aansprakelijk voor de nadeelen voortvloeiende :

1^o Uit het weglaten, op het inschrijfregister, van de te hunnen kantore gevoerde inschrijvingen ;

2^o Uit het verzuim van vermelding, in hunne getuigschriften, van ééne of verscheidene der bestaande inschrijvingen,

ne provienne de désignations insuffisantes qui ne pourraient leur être imputées.

ART. 64.

En cas de purge, l'immeuble à l'égard duquel le conservateur aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs des droits hypothécaires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le débiteur à charge duquel les inscriptions ont été prises.

Néanmoins, cette déposition ne préjudicie point au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

ART. 65.

Dans aucun cas, les conservateurs ne peuvent refuser de retarder les inscriptions, ni délivrance de certificats, sous peine des dommages et intérêts des parties; à l'effet de quoi les procès-verbaux des refus ou retards seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ, soit par un juge de paix, soit par un huissier ou un notaire.

CHAPITRE V.

PÉNALITÉS. — DISPOSITION FISCALE.

ART. 66.

Toute infraction à l'article 1^{er} de la présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 2,000 francs.

tenzij de misslag voortkome uit onvoldoende aanwijzingen, die hun niet kunnen aangerekend worden.

ART. 64.

In geval van zuivering, blijft het goed, ten aanzien van hetwelk de bewaarder, in zijne getuigschriften, een of verscheidene ingeschreven hypothecaire rechten zou uitgelaten hebben, in de handen des nieuwen bezitters van deze lasten ontheven, mits het verzoek om getuigschrift duidelijk den schuldenaar, te wiens laste de inschrijvingen werden genomen, aanwijst.

Echter schaaft deze bepaling niet aan het recht der weggelaten schuldeischers om, binnen den bekwamen tijd, het opbod te vorderen, en zich te doen rangschikken volgens de orde die hun toekomt, zoolang de koopprijs door den koper niet is betaald, of zoolang de rangregeling, onder de schuldeischers geopend, niet voorgoed gesloten is.

ART. 65.

In geen geval mogen de bewaarders de inschrijvingen of de aflevering van getuigschriften weigeren noch vertragen, op straffe van vergoeding van de schade en verliezen geleden door partijen; te welken einde er dadelijk, ter benaarstiging van de verzoekers, processen-verbaal der weigeringen of vertragingen worden opge maakt, hetzij door een vrederechter, hetzij door een deurwaarder of een notaris.

HOOFDSTUK V.

STRAFFEN. — FISCALE BEPALING.

ART. 66.

Elke overtreding van artikel 1 dezer wet en van de koninklijke besluiten, te harer uitvoering genomen, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 2,000 frank.

ART. 67.

L'hypothèque maritime est soumise au droit fixe de fr. 2.40.

ARTICLE 2.

Les titres VI, VII, VIII et IX de loi du 21 août 1879 deviennent respectivement les titres V, VI, VII et VIII.

Les articles 7 à 37 deviennent respectivement les articles 68 à 98; les articles 39 à 133, les articles 99 à 193; les articles 156 à 236, les articles 194 à 273.

Toutefois, l'article 236 n'est maintenu qu'en tant qu'il dispose pour les actions dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une charte-partie.

ARTICLE 3.

Disposition transitoire.

Dans l'année de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de navire navigant sous pavillon belge est tenu de faire opérer, au bureau de la conservation des hypothèques d'Anvers, l'immatriculation du navire avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes, et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

ARTICLE 4.

Les dispositions suivantes formeront le livre II^{bis} du Code de commerce.

LIVRE II^{bis}.

Code de la navigation intérieure.

Les dispositions des chapitres I, II, III et IV du titre I du livre II du présent Code sont applicables aux bateaux

ART. 67.

De hypotheek op zeeschepen is onderworpen aan een vast recht van fr. 2.40.

ARTIKEL 2.

De titels VI, VII, VIII en IX der wet van 21 Augustus 1879 worden onderscheidenlijk de titels V, VI, VII en VIII.

De artikelen 7 tot 37 worden onderscheidenlijk de artikelen 68 tot 98; de artikelen 39 tot 133, de artikelen 99 tot 193; de artikelen 156 tot 236, de artikelen 194 tot 273.

Echter wordt artikel 236 slechts behouden in zooverre het bepalingen inhoudt omtrent de rechtsvorderingen naar aanleiding van eene bodemerijovereenkomst of van een vrachtcontract.

ARTIKEL 3.

Overgangsbepaling.

Binnen het jaar na het in werking treden van deze wet, is elk eigenaar van een schip, dat onder Belgische vlag vaart, gehouden het schip, ten kantore van hypotheekbewaring te Antwerpen, te doen boeken op het inschrijfregister, met inschrijving van de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

De schuldeischers, die bij deze inschrijving belang hebben, kunnen ze zelf vorderen en, zoo het noodig blijkt, den eigenaar dwingen zich aan de wet te gedragen.

ARTIKEL 4.

De navolgende bepalingen zullen boek II^{bis} van het Wetboek van Koophandel uitmaken :

BOEK II^{bis}.

Wetboek der binnenvaart.

De bepalingen vervat in de hoofdstukken I, II, III en IV van titel I van boek II van dit Wetboek zijn van toe-

sous réserve des dérogations suivantes :

ART. PREMIER.

Sont qualifiés bateaux, tous les bâtimens d'au moins 10 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, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi, les embarcations de 10 à 20 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer de semblables opérations.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques à Bruxelles. L'immatriculation doit être requise au même bureau par celui qui veut construire un bateau en Belgique, dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un bateau étranger avant que celui-ci puisse naviguer sous pavillon belge.

ART. 8.

En tout bureau d'hypothèque on pourra obtenir du conservateur, qui s'adressera à cet effet à son collègue de Bruxelles, une copie de la matricule du bateau.

ART. 25.

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

1^o Les états légalement taxés des frais de justice et autres, nécessités par la vente du bateau et par la distribution des prix ;

passing op de binnenschepen, onder voorbehoud van de navolgende afwijkingen :

ARTIKEL 1.

Worden binnenschepen genoemd, alle vaartuigen, van ten minste 10 ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de binnenwateren.

Voor de toepassing van deze wet worden vaartuigen van 10 tot 20 ton, gewoonlijk tot soortgelijke verrichtingen op zee gebruikt of daartoe bestemd, gelijkgesteld met binnenschepen.

ART. 3.

Elk Belgisch binnenschip moet, ten kantore van hypotheekbewaring te Brussel, worden geboekt op het inschrijfregister. De boeking op het inschrijfregister moet ten zelfden kantore worden gevorderd door hem die een binnenschip in België wil bouwen, zoodra dit op stapel is gezet, en door den kooper van een vreemd binnenschip voordat het onder Belgische vlag moge varen.

ART. 8.

In elk kantoor van hypotheekbewaring kan men van den bewaarder eene kopie bekomen van de boeking van het schip op het inschrijfregister; de bewaarder wendt zich daartoe tot zijnen ambtgenoot te Brussel.

ART. 25.

Op het binnenschip en op de scheepsvracht zijn alleen bevoorrecht de na te melden schuldvorderingen, in de rangorde waarin zij hierna zijn aangeduid:

1^o Het bedrag der wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het binnenschip en de verdeling van den prijs;

2^o Les droits et taxes imposées au bateau dans le port où se fait la vente et justifiées par les quittances des receveurs;

3^o Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du bateau, des agrès et des appareils, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente;

5^o Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage et l'assistance du bateau. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause ultérieure;

5^o Les loyers et gages du patron et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie et la vente du bateau, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours du dernier voyage.

Indépendamment de toute convention hypothécaire, ont un droit réel avec droit de suite sur le bateau, ceux qui ont souffert des dommages-intérêts, soit par suite d'abordage, soit par la faute du patron ou de ceux qui sont au service du bateau, soit par suite de défaut de délivrance ou d'avarie des marchandises transportées par le bateau.

Les droits réels ci-dessus priment l'hypothèque lorsqu'ils sont nés à une date antérieure à l'inscription hypothécaire.

CHAPITRE V.

DES PROPRIÉTAIRES DE BATEAUX
ET DE LEUR RESPONSABILITÉ.

ART. 66.

Tout propriétaire de bateau est civile-

2^o De rechten en belastingen het binnenschip opgelegd in de haven waar de verkoop geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers;

3^o Het diensloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep tot aan den verkoop;

4^o De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begrijpen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldvorderingen van dien aard betreft, hebben diegene, welke voortvloeiën uit een later ontstane oorzaak, den voorrang boven diegene voortgesproten uit een vroegere oorzaak;

5^o Het huur- en diensloon van schipper en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die de inbeslagneming of den verkoop van het schip voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis.

Buiten alle hypothecaire overeenkomst, hebben zij, die schade en verliezen leden hetzij ten gevolge van aanvaring, hetzij door de schuld van den schipper of van hen die dienst doen op het schip, hetzij ten gevolge van het niet-leveren der koopwaren, door het schip vervoerd, of avarij daaraan, een zakelijk recht op het schip en mogen dit volgen in welke handen ook het zich bevindt.

Bovengemelde zakelijke rechten hebben den voorrang boven de hypotheek, wanneer ze ontstonden op eenen datum die de hypothecaire inschrijving voorafging.

HOOFDSTUK IV.

VAN EIGENAARS VAN BINNENSCHEPEN EN VAN
HUNNE AANSPRAKELIJKHEID.

ART. 66.

Elke eigenaar van een binnenschip is

ment responsable des frais du patron ainsi que du dommage causé dans l'exercice de leurs fonctions, par le patron, par le pilote, par les gens de l'équipage et par tous autres qui sont employés sur le bateau au service de celui-ci.

Il est tenu des engagements que des accidents ont forcé le patron de prendre d'urgence pour le salut du bateau.

ART. 67.

Le propriétaire 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 bateau, du fret et des fruits du voyage au cours duquel le cas de responsabilité s'est produit, ou de leur valeur à la fin du voyage.

Le voyage est réputé fini après déchargement total des marchandises qui se trouvaient à bord du bateau au moment où est née la dernière des obligations en acquit desquelles l'abandon peut se faire.

S'il n'y a pas de marchandises à bord, le voyage est réputé fini au lieu où le bateau se trouve, ou, quand l'obligation est née en cours de route, au premier port où il abordera.

ART. 68.

Pour se réserver la libération par abandon, il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et celle du fret net, selon l'article 44. En cas de saisie du bateau, il doit, pour obtenir la mainlevée de la saisie, faire, à défaut d'entente, déterminer par le juge saisi du procès quelles sont les garanties à fournir pour assurer éventuellement le paiement de cette estimation, augmentée des intérêts commerciaux jusqu'au paiement.

burgerlijk aansprakelijk voor de daden van den schipper alsook voor de schade in het uitoefenen van hun ambt veroorzaakt door den schipper, den loods, het scheepsvolk en alle andere personen die, ten dienste van het schip, daarop werkzaam zijn.

Hij is gehouden voor de verbintenissen die de schipper gedwongen was in dringende gevallen te nemen tot redding van het schip.

ART. 67.

De eigenaar kan zich in alle gevallen, zelfs tegenover den Staat en de openbare besturen, van die aansprakelijkheid ontheffen door afstand van het schip, van de vracht en van de opbrengst der reis, gedurende welke het geval van aansprakelijkheid zich voordeed, of van hunne waarde bij het einde der reis.

De reis wordt geacht te zijn afgelopen na geheele lossing van de koopwaren die zich aan boord van het schip bevonden op 't oogenblik dat de laatste der verplichtingen, tot kwijting van welke afstand kan gedaan worden, is ontstaan.

Zijn er geene koopwaren aan boord, dan wordt de reis geacht te zijn afgelopen ter plaatse waar het schip zich bevindt, of, wanneer de verplichting gedurende de reis ontstond, in de eerste haven waar het schip aanlegt.

ART. 68.

Om zich ontheffing, door afstand, voor te behouden, behoort de eigenaar de waarde te doen vaststellen van het schip en die van de zuivere vracht, volgens artikel 44. Ingeval van inbeslagneming van het schip, moet hij, wil hij de opheffing van het beslag bekomen en wordt er geene minnelijke schikking getroffen, door den rechter, voor wien het geding aanhangig is, doen bepalen welke waarborgen dienen te worden gegeven om, bij voorkomend geval, de betaling te verzekeren van die schatting, verhoogd met de com-

A défaut de cette détermination, la présomption est que la valeur du bateau et des accessoires aurait suffi à couvrir la réclamation.

ART. 69.

Le propriétaire, optant pour l'abandon en nature, reste tenu de payer :

1^o Une indemnité égale à la dépréciation survenue au bateau depuis l'estimation dont question aux articles 44 et 45;

2^o Le fret net;

3^o Les intérêts commerciaux sur le montant de l'estimation du fret depuis la fin du voyage au cours duquel l'obligation est née. Toutefois, ces intérêts ne courent pas sur l'une ou l'autre de ces valeurs tout le temps qu'elle est restée saisie à la requête de l'un des créanciers à qui l'abandon est fait.

Le propriétaire qui veut conserver le bateau doit acquitter le montant de l'estimation précitée et du fret, avec les mêmes intérêts.

Dans l'un et l'autre cas, le propriétaire est personnellement tenu de suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du bateau ou du fret, par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49.

ART. 70.

Le fret net s'entend du fret brut, déduction faite des charges qui lui sont propres et que le propriétaire du bateau est tenu d'acquitter de ses deniers personnels.

Sont assimilés au fret le prix du pas-

merciale interesten tot op den dag der betaling.

Bij gemis van die waardebepaling, bestaat het vermoeden, dat de waarde van het schip en van de toebehooren toereikend zou geweest zijn om de vordering te dekken.

ART. 69.

De eigenaar, die de voorkeur geeft aan afstand in natura, blijft gehouden te betalen :

1^o Eene vergoeding gelijk aan de waardevermindering welke het schip onderging sedert de schatting, bedoeld in de artikelen 44 en 45;

2^o De zuivere vracht;

3^o De commercieele interesten op het bedrag van de waardebepaling der vracht sedert het einde van de reis gedurende welke de verbintenis is ontstaan. Echter loopen deze interesten niet voor de eene of andere van die waarden gedurende al den tijd dat er, ten verzoeken van een der schuldeischers wien afstand wordt gedaan, beslag op is.

De eigenaar, die het schip wil houden, moet het bedrag betalen van voorsz. schatting en van de vracht, benevens dezelfde interesten.

In beide gevallen, is de eigenaar persoonlijk gehouden tot het bijpassen, in geld, van de sommen die, ten gevolge van voorrecht of hypotheek, zouden worden afgehouden van de waarde van het schip of van de vracht door schuldeischers die tegen den eigenaar eene persoonlijke rechtsvordering hebben, welke niet is gegrond op de burgerlijke aansprakelijkheid, voorzien bij de artikelen 43 en 49.

ART. 70.

Onder zuivere vracht verstaat men de brutovracht, verminderd met de daaraan eigen lasten, welke de eigenaar van het schip gehouden is te betalen met zijn eigen penningen.

Worden gelijkgesteld met de vracht:

sage et les indemnités auxquelles le bateau a droit, notamment pour abordage, assistance et avaries communes procédant d'un sacrifice.

ART. 71.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

ART. 72.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité civile du propriétaire du bateau est encourue à raison de l'inexécution totale ou partielle d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que cette inexécution soit due à la faute du patron.

ART. 73.

Sauf le cas de dol, la faculté de se libérer par abandon appartient même à celui qui est à la fois propriétaire et patron pour le dommage causé par lui dans l'exercice de ses fonctions de patron et pour les engagements que des accidents l'ont forcé à prendre d'urgence pour le salut du bateau.

ART. 74.

À l'égard des tiers, le locataire d'un bateau et le patron préposé par lui sont assimilés au patron préposé par le propriétaire et engagent dans les mêmes limites la responsabilité civile de ce dernier.

Le locataire, moyennant de payer la valeur du bateau au propriétaire, peut user de la faculté de l'abandon dans les mêmes conditions que celui et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

À défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'aban-

de prijs van den overtocht en de schadeloosstellingen waarop het schip recht heeft, namelijk voor aanvaring, bijstand in nood en gemeene avarijen, die het gevolg zijn van een stoffelijk offer.

ART. 71.

Verhaal van den eigenaar op den verzekeraar is niet begrepen in den afstand.

ART. 72.

Het recht van afstand is ook toepasselijk op't geval dat de burgerlijke aansprakelijkheid van den eigenaar van het schip bestaat wegens volkomen of gedeeltelijke niet-uitvoering van eene overeenkomst die door hem zelf werd gesloten, mits deze niet-uitvoering aan de schuld van den schipper te wijten is.

ART. 73.

Behoudens het geval van bedrog, heeft zelfs hij, die terzelfder tijd eigenaar en schipper is, het recht zich door afstand te ontslaan voor de schade, door hem veroorzaakt gedurende het uitoefenen van zijn bedrijf als schipper, evenals voor de verbintenissen die hij, in spoedeisende gevallen, gedwongen is geweest aan te gaan om het schip te redden.

ART. 74.

Tegenover derden, worden de huurder van een schip en de schipper, door hem aangesteld, gelijkgesteld met den schipper aangesteld door den eigenaar, en brengen zij, binnen dezelfde palen, de burgerlijke aansprakelijkheid mede van laatstgenoemde.

De huurder kan, mits hij de waarde van het schip aan den eigenaar betaalt, gebruik maken van het recht van afstand in dezelfde voorwaarden als laatstgenoemde en dezen aldus ontslaan van de aansprakelijkheid waartoe hij gehouden is.

Bij gebreke van den huurder, kan de eigenaar zelf gebruik maken van

don et conserve, en ce cas, un recours comme de droit, contre le locataire, à concurrence de la valeur du bateau et du fret abandonné.

ART. 75.

La faculté d'abandon ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, à moins qu'il ne soit démontré que le propriétaire n'a pu connaître ce vice ou en prévenir les effets. Le propriétaire ne peut invoquer son ignorance s'il a négligé de faire visiter son bateau conformément aux règlements.

ART. 76.

Les copropriétaires d'un bateau sont, chacun en proportion de sa part, tenus de la responsabilité prévue aux articles 43 et 49; mais l'abandon ne peut être fait que pour la propriété entière du bateau.

ART. 77.

Le propriétaire peut, en tout temps, congédier le patron.

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

ART. 78.

Le patron congédié, s'il est copropriétaire du bateau, peut, en déclarant sa décision dans le mois, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qu'elle représente.

Le montant de ce capital, en cas de dissentiment, est déterminé par des experts, choisis par les parties ou, à défaut d'entente, nommés par le juge de référé du port d'attache.

het recht van afstand en behoudt hij, in dit geval, tot het bedrag van de waarde van het schip en van de overgelaten vracht, een verhaal op den huurder, zooals naar recht.

ART. 75.

Het recht van afstand is niet van toepassing op de verbintenissen die zijn voortgesproten uit een gebrek, aan het schip eigen, tenzij het bewezen wordt dat de eigenaar dit gebrek niet kon kennen of daarvan de gevolgen niet kon vermijden. De eigenaar kan zich niet beroepen op zijne onwetendheid, indien hij heeft verzuimd zijn schip te doen onderzoeken overeenkomstig de bestaande verordeningen.

ART. 76.

De medeëigenaars van een schip zijn, elk naar evenredigheid van zijn aandeel, aansprakelijk zooals is gezegd in de artikelen 43 en 49; afstand kan echter slechts voor den geheelen eigendom van het schip geschieden.

ART. 77.

Te allen tijde kan de eigenaar den schipper afdanken.

Er is geen grond voor schadevergoeding, indien er geene schriftelijke overeenkomst bestaat.

ART. 78.

Indien de afgedankte schipper medeëigenaar is van het schip, kan hij, mits hij zijne beslissing binnen de maand doet kennen, van den mede-eigendom afzien en de terugbetaling eischen van het kapitaal, daardoor vertegenwoordigd.

Het bedrag van deze hoofdsom wordt, zoo er geschil bestaat, bepaald door deskundigen, gekozen door partijen of, zoo deze het niet eens zijn, benoemd door den rechter, zittende in kort geding, van de woonhaven.

ART. 79.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires du bateau, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une part d'intérêt excédant la moitié de la valeur du bateau.

S'il n'y a point par écrit convention contraire, la licitation du bateau ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires réunissant au moins la moitié de la propriété du bateau.

ART. 80.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du bateau passent de plein droit sur la part correspondante du prix.

CHAPITRE VI.

DES ASSURANCES ET DES AVARIES
COMMUNES.

SECTION I.

Du contrat et de son objet.

ART. 81.

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les appareils du bateau; le fret; les marchandises du chargement; le profit espéré des marchandises chargées; le bénéfice d'affrètement et, en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation intérieure.

L'assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle, s'il est prouvé qu'avant la conclusion du contrat l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

ART. 79.

In alles wat het gemeen belang der eigenaars van een schip betreft, wordt het gevoelen der meerderheid gevolgd.

De meerderheid wordt bepaald door een aandeel in het schip, de helft van zijne waarde te boven gaande.

Is het tegendeel niet bij geschrift bedongen, dan kan de veiling van het schip alleen worden toegestaan op aanvraag van de eigenaars die, te zamen, ten minste voor de helft, de waarde van het schip vertegenwoordigen.

ART. 80.

Ingeval van veiling, gaan de lasten, die elk deel van den eigendom van het schip bezwaren, van rechtswege over op het deel van den prijs dat de waarde daarvan voorstelt.

HOOFDSTUK VI.

VAN DE VERZEKERINGEN EN DE GEMEENE
AVARIJEN.

AFDEELING I.

Van het contract en van dezès voorwerp.

ART. 81.

De verzekering kan tot voorwerp hebben : de scheepsromp, het zeil en treil van het schip; de vracht; de ingeladene goederen; de verwachte winst van de ingeladene goederen; de bevrachtingswinst, en, in 't algemeen, alle zaken of waarden waarvan de prijsbetaling in geld kan geschieden en die aan de risico's van de scheepvaart op de binnenwateren onderworpen zijn.

Nietig is de verzekering gedaan na verlies of aankomst van de verzekerde zaken, indien het is bewezen dat, vóór het sluiten van de overeenkomst, de verzekerde van het verlies of de verzekeraar van de aankomst der verzekerde zaken onderriicht moest zijn.

ART. 82.

Le contrat d'assurance est régi par le titre X, livre I, du Code de Commerce (loi du 11 juin 1864), et tant qu'il n'y est point dérogé par la présente loi.

ART. 83.

Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et tous dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage, par jet, feu, explosion, pillage et généralement toutes fortunes de navigation que le contrat n'a pas exclues.

ART. 84.

Ne sont pas à charge de l'assurance, tous changements non justifiés de route, de voyage ou de bateau et, en général, tout dommage provenant de la faute de l'assuré.

ART. 85.

L'assureur est tenu du dommage causé aux choses assurées par les prévarications et les fautes du patron de l'équipage.

En cas de faute de l'assuré, la responsabilité cesse dans la mesure où celui-ci est propriétaire de la chose endommagée.

ART. 86.

Lorsque l'assurance a pour objet le corps, les agrès et les appareils du bateau, la valeur en est estimée au jour où le risque a commencé.

Lorsqu'elle a pour objet des marchandises, l'estimation en est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, augmentée du montant des droits payés, des frais

ART. 82.

Het verzekeringscontract wordt geregeld door titel X, eerste boek, van het Wetboek van Koophandel (wet van 11 Juni 1864), en voor zooveel daarvan niet is afgeweken door deze wet.

ART. 83.

Voor rekening van de verzekeraars komen alle verliezen en elke schade veroorzaakt door storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, van reis, door overboord werpen van goederen, door brand, ontploffing, rooverij en, in 't algemeen, elke gevaren van scheepvaart, door de overeenkomst niet uitgesloten.

ART. 84.

Komen niet ten laste van de verzekering, elke niet gewettigde verandering van koers, reis of schip en, in 't algemeen, elke schade door de schuld van den verzekerde veroorzaakt.

ART. 85.

De verzekeraar is aansprakelijk voor de schade aan de verzekerde zaken veroorzaakt door ontrouw en schuld van schipper en scheepsvolk.

Ingeval van schuld van den verzekerde, houdt de aansprakelijkheid op naar evenredigheid van het aandeel dat deze heeft in den eigendom van de beschadigde zaak.

ART. 86.

Wanneer de verzekering den scheepsromp, het zeil en treil van het schip tot voorwerp heeft, wordt de waarde daarvan begroot den dag waarop het risico een aanvang heeft genomen.

Wanneer de verzekering koopwaren tot voorwerp heeft, wordt de begroting daarvan gedaan volgens de waarde welke zij hadden op den tijd en de plaats der lading, verhoogd met het

faits jusqu'à bord, de la prime d'assurance et des frais accessoires.

Lorsqu'elle a pour objet le profit espéré, si les parties sont convenues de son évaluation, cette évaluation fera loi sans qu'il soit besoin d'autres justifications.

ART. 87.

Si le temps des risques n'est pas déterminé, il court :

1° Pour le risque sur corps, du moment que le bateau a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut de chargement, du moment de son départ jusqu'au complet déchargement ou jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée au lieu de destination à défaut de déchargement dans ce délai ;

2° Pour les risques sur marchandises, du moment de leur remise à bord jusqu'à celui de leur remise à terre au lieu de destination.

ART. 88.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance conclu par une somme excédant la valeur des choses assurées ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette valeur ; il est entièrement nul, à l'égard de l'assurance seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de celui-ci.

SECTION II.

Du délaissement.

ART. 89.

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait qu'en cas de perte ou de dé-

bedrag van de betaalde rechten, van de kosten gedaan tot aan boord, van de verzekeringspremie en van de bijkomende kosten.

Wanneer zij de verwachte winst tot voorwerp heeft, indien partijen omtrent de begrooting daarvan zijn overeengekomen, geldt deze begrooting als wet, zonder dat eenig verder bewijs noodig zij.

ART. 87.

Indien de tijd der risicos niet is bepaald, loopt hij :

1° Wat aangaat het risico op den scheepsromp, van het oogenblik af dat het schip een begin heeft gemaakt met het laden van waren of, bij gebrek van lading, van het oogenblik af van zijn vertrek tot aan de volledige lossing of tot en met den tienden dag na de aankomst ter bestemde plaats, indien de lossing binnen dien tijd niet is geschied ;

2° Wat aangaat de risicos op de goederen, van het oogenblik af der lading aan boord totdat zij, ter bestemde plaats, aan wal zijn gezet.

ART. 88.

Buiten de gevallen waarin door de wet veroorloofd wordt de verwachte winst te verzekeren, is een verzekeringscontract, aangegaan voor eene som die de waarde van de verzekerde zaken overtreft, ten voordeele van den verzekerde slechts geldig tot bedrag dezer waarde ; alleen tegenover den verzekerde is het volkomen nietig, zoo het is bewezen dat er bedrog of valsheid van zijnen kant bestaat.

AFDEELING II.

Van abandonnement.

ART. 89.

Behoudens strijdige bepalingen, kan de overlating van de verzekerde zaken niet gedaan worden dan in geval van

térioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 90.

Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

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

ART. 91.

Dans les quinze jours du sinistre arrivé en Belgique et dans les pays limitrophes de la Belgique, l'assuré doit, par une déclaration expresse, réserver le droit au délaissement.

Dans tous les cas, celui-ci doit être fait dans les six mois du sinistre.

Sans attendre l'expiration de ces délais, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement.

Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

ART. 92.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi le délai de paiement ne commencera à courir que du jour où est notifiée ladite déclaration.

ART. 93.

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

ART. 94.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées

vergaan of bederf, ten minste drie vierden van hare waarde bedragende.

ART. 90.

Overlating kan noch gedeeltelijk noch voorwaardelijk geschieden.

Zij strekt zich niet verder uit dan tot de zaken welke het voorwerp van de verzekering en van het risico uitmaken.

ART. 91.

Binnen veertien dagen na de ramp, in België of in de aan België grenzende landen voorgekomen, moet de verzekerde, bij eene uitdrukkelijke verklaring, het recht tot overlating voorbehouden.

In elk geval, moet deze binnen zes maanden na de ramp geschieden.

Zonder het verstrijken van deze tijdsbestekken af te wachten, mag de verzekeraar den verzekerde aanmanen om overlating te doen.

Doet de verzekerde deze niet binnen den tijd van ééne maand, dan is hij niet meer gerechtigd ze te doen.

ART. 92.

De verzekerde is, bij de overlating, gehouden al de verzekeringen op te geven die hij heeft gedaan of deel doen op de verzekerde zaken, zelfs die welke hij bevolen heeft en die welke met zijn weten op dezelfde zaken door anderen zouden gedaan zijn; bij gebreke daarvan, begint de tijd van betaling slechts te loopen van af den dag waarop gemelde opgave is beteekend.

ART. 93.

Ingeval van bedrieglijke opgave, is de verzekerde van de voordeelen der verzekering verstoken.

ART. 94.

Is eenmaal de overlating beteekend en aangenomen of van waarde ver-

appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 95.

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur le produit de la chose délaissée.

ART. 96.

Lorsque, par suite d'avarie au bateau, celui-ci se trouve dans l'impossibilité d'achever le transport convenu, le propriétaire du bateau, à défaut d'intervention du propriétaire de la cargaison, est tenu de faire toutes les diligences requises pour que celle-ci parvienne à destination.

ART. 97.

Quand la marchandise est ainsi transportée à destination par une autre voie, les risques de ce transport sont à la charge de l'assureur.

Ce dernier est tenu des avaries, des frais de déchargement, de magasinage et de rechargement, de l'excédent du prix de transport et de tous autres frais que l'assuré a été obligé de faire pour sauver la marchandise et la conduire à destination.

SECTION III.

Des avaries.

ART. 98.

Sont avaries communes, les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le salut commun du bateau et du chargement.

ART. 99.

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dé-

klaard, dan behooren de verzekerde zaken aan den verzekeraar toe te rekenen van het tijdstip der overlating.

ART. 95.

De verzekeraar van de verwachte winst kan, ingeval van overlating, niets vorderen op de opbrengst van de overgelaten zaak.

ART. 96.

Wanneer het schip, ten gevolge van avarij, in de onmogelijkheid verkeert de vracht tot op de plaats harer bestemming te brengen, zooals overeengekomen was, is de eigenaar van het schip, bij gebrek aan optreden van den eigenaar der lading, verplicht alle vereischte pogingen aan te wenden opdat deze ter bestemde plaats worde overgebracht.

ART. 97.

Wordt aldus het goed langs een anderen weg ter bestemde plaats gevoerd, dan zijn de risico's van het vervoer ten laste van den verzekeraar.

Deze laatste is aansprakelijk voor de avarijen, de kosten van lossing, van pakhuishuur en wederinlading, de hoogere vervoerkosten en alle andere kosten die de verzekerde verplicht werd te doen tot het behouden en het vervoeren van het goed ter plaatse zijner bestemming.

AFDEELING III.

Van avarijen.

ART. 98.

Gemeene avarijen zijn de buitengewone kosten die werden gemaakt en de schade die vrijwillig werd geleden voor het gemeen behoud van schip en lading.

ART. 99.

De opofferingen en uitgaven, door den verantwoordelijken persoon ge-

penses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

ART. 100.

A défaut de convention spéciale, les avaries communes sont supportées par le bateau, par les marchandises et par la moitié du fret, au marc le franc de la valeur qu'elles ont conservée, le tout à établir conformément aux règles du droit commun.

ART. 101.

Le propriétaire du bateau est privilégié pour le montant de la contribution sur les choses transportées ou sur le prix qui en provient.

Il est tenu de les laisser suivre moyennant caution.

CHAPITRE VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. PRESCRIPTIONS, PÉNALITÉS ET DISPOSITIONS FISCALES.

ART. 102.

Le chapitre I^{er} de la loi du 25 août 1891 régissant le contrat de transport est applicable au transport par navigation intérieure, en tant qu'il n'y est point dérogé par les dispositions qui précèdent ou par les conventions des parties.

ART. 103.

Les créances énumérées aux articles 14 et 15 se prescrivent par un an, si elles ne sont pas éteintes par un délai plus court aux termes de l'article 9 de la loi du 25 août 1891.

Cette prescription prend cours à la date de la naissance de la créance.

ART. 104.

Toute infraction au livre II^{bis} de la

daan, zijn echter, ingeval van schuld of van inwendig gebrek, geene gemeene avariën.

ART. 100.

Bij gebrek aan bijzonder beding, komen de gemeene avariën ten laste van het schip, van de goederen en van de helft der vracht, naar evenredigheid van de waarde die zij hebben behouden, dit alles te berekenen overeenkomstig de regelen van het gewoon recht.

ART. 101.

De eigenaar van het schip heeft, voor het bedrag van het evenredig aandeel, een voorrecht op de vervoerde zaken of op den prijs daarvan voortkomende.

Hij is verplicht ze te laten volgen tegen borgstelling.

HOOFDSTUK VII.

ALGEMEENE BEPALINGEN, VERJARINGEN, STRAFFEN EN FISCALE BEPALINGEN.

ART. 102.

Het eerste hoofdstuk der wet van 25 Augustus 1891, waarbij het vervoercontract wordt geregeld, is van toepassing op het vervoer langs de binnenwateren, in zoverre er door bovenstaande wetsbepalingen of door de overeenkomsten tusschen partijen niet is van afgeweken.

ART. 103.

De schuldvorderingen, opgesomd in de artikelen 14 en 15, verjaren door verloop van één jaar, indien ze niet, overeenkomstig artikel 9 der wet van 25 Augustus 1891, na eenen korteren termijn te niet zijn gegaan.

Deze verjaring begint te loopen den dag waarop de schuldvordering ontstaat.

ART. 104.

Elke overtreding van boek II^{bis} dezer

présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 200 francs.

ART. 103.

L'hypothèque fluviale est soumise au droit fixe de fr. 2.40.

CHAPITRE VIII.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ART. 106.

Dans l'année de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau navigant sous pavillon belge est tenu de faire opérer, au bureau de la conservation des hypothèques de Bruxelles, l'immatriculation du bateau avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

ART. 107.

En attendant la revision du Code de procédure civile, le titre VIII du cinquième livre de ce code sera appliqué avec les modifications indiquées au présent article et aux articles suivants :

1° Le procès-verbal de saisie d'un bateau d'au moins 10 tonneaux de jauge portera la description donnée par le registre-matricule ;

2° Dans les cinq jours, il sera fait mention de la saisie à ce registre, conformément à l'article 11 ;

3° Dans le même délai, la saisie sera notifiée à tous ceux qui ont des droits réels inscrits sur le bateau saisi ;

4° Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure

wet en van de koninklijke besluiten, tot uitvoering dezer wet genomen, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 200 frank.

ART. 103.

De hypotheek op binnenschepen is onderworpen aan een vast recht van fr. 2.40.

HOOFDSTUK VIII.

OVERGANGSBEPALINGEN.

ART. 106.

Binnen één jaar na het in werking treden van deze wet, is ieder eigenaar van een schip, varende onder Belgische vlag, gehouden hetzelfde ten kantore van hypotheekbewaring te Brussel te doen boeken op het inschrijfregister, met inschrijving der zakelijke rechten waarmede het is bezwaard.

De schuldeischers, die bij deze inschrijving belang hebben, kunnen ze zelf vorderen en, zoo het noodig blijkt, den eigenaar dwingen zich aan de wet te gedragen.

ART. 107.

In afwachting dat het Wetboek van burgerlijke rechtspleging worde herzien, zal titel VIII van het vijfde boek van dat wetboek worden toegepast, behoudens de wijzigingen aangeduid in dit artikel en in de navolgende artikelen :

1° Het proces-verbaal van inbeslagneming van een schip van ten minste 10 ton bevat de beschrijving, door het inschrijfregister gegeven ;

2° Binnen vijf dagen, wordt op dat register melding gemaakt van de inbeslagneming, overeenkomstig artikel 11 ;

3° Binnen denzelfden termijn, wordt de inbeslagneming beteekend aan al degenen die ingeschreven zakelijke rechten hebben op het schip, waarop beslag is gelegd ;

4° Bij die beteekening duidt de beslaglegger de plaats, den dag en het uur

de la vente, qui ne pourra avoir lieu qu'un mois au moins après la saisie ; il annoncera que l'acte portant les conditions de la vente est déposé à l'inspection des intéressés au greffe du tribunal de première instance dont dépend le port où le bateau est amarré ; tous les intéressés seront en même temps ajournés à comparaître, après un délai d'au moins cinq jours francs, devant le président de ce tribunal siégeant en référé, pour entendre statuer sur la validité de la saisie et approuver les conditions de vente.

ART. 108.

En cas de non-comparution de l'un ou de plusieurs défendeurs, il n'est pas fait d'ordonnance de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Le président peut, s'il y a lieu, même d'office, modifier les conditions de vente, ordonner que le bateau soit, sous les liens de la saisie, conduit dans un autre port, nommer en ce cas l'officier ministériel qui y sera chargé de procéder à la vente, et déterminer les mesures de publicité à prendre.

Si l'ordonnance du président apporte une modification au lieu, au jour, à l'heure ou aux conditions de la vente, cette ordonnance doit être signifiée aux intéressés et au conservateur du registre-matricule.

Dans ce cas, ceux-ci doivent, sous la responsabilité de l'officier ministériel chargé de la vente, être informés dix jours d'avance du lieu de la vente, comme du greffe où ils peuvent prendre connaissance des conditions définitivement arrêtées.

aan van den verkoop, die niet mag geschieden dan ten minste ééne maand na de inbeslagneming; hij brengt ter kennis dat de akte, waarin de voorwaarden van den verkoop zijn vermeld, ter inzage van de belanghebbenden is neergelegd ter griffie der rechtbank van eersten aanleg waarvan de haven, waar het schip gemeerd ligt, afhangt; terzelfder tijd worden al de belanghebbenden gedagvaard om na den termijn van ten minste volle acht dagen te verschijnen voor den voorzitter van die rechtbank, zittende in kortgeding, ten einde uitspraak te hooren doen over de geldigheid der inbeslagneming en de voorwaarden van den verkoop te hooren goedkeuren.

ART. 108.

Ingeval één of meer verweerders niet verschijnen, wordt er geen bevel tot samenvoeging uitgesproken en worden de niet verschijnenden niet opnieuw gedaagd.

Bij voorkomend geval, mag de voorzitter, zelfs ambtshalve, de voorwaarden van den verkoop wijzigen, bevelen dat het schip, nog blijvende onder de inbeslagneming, in eene andere haven worde gevoerd, in dit geval den ministerieelen ambtenaar benoemen die aldaar zal zijn belast tot den verkoop over te gaan, en de wijze bepalen waarop de verkoop zal worden bekend gemaakt.

Bepaalt het bevel van den voorzitter eene andere plaats, een anderen dag, een ander uur of andere voorwaarden voor den verkoop, dan moet dit bevel aan de belanghebbenden en aan den bewaarder van het inschrijfregister worden beteekend.

In dit geval, moet aan dezen, onder de verantwoordelijkheid van den ministerieelen ambtenaar, met den verkoop belast, tien dagen vooraf de plaats worden bekendgemaakt, waar de verkoop zal geschieden, evenals de griffie waar zij kennis kunnen nemen

Art. 109.

S'il n'y est autrement statué par le président, la vente doit être annoncée au moins dix jours d'avance par affiches aux lieux habituels et insertions à répéter deux fois. dans deux journaux de la localité. S'il ne s'y publie point de journaux, il suffit que les avis soient insérés dans deux journaux du chef-lieu de canton, et, subsidiairement, du chef-lieu d'arrondissement.

Art. 110.

Lorsque déjà une saisie a été transcrite ou présentée, si, avant le jour indiqué pour la vente, une nouvelle saisie est présentée, le conservateur constate en marge de cette dernière son refus de la transcrire et énonce la date de la précédente, les noms, demeure et profession du saisissant, le lieu, le jour et l'heure auxquels la vente est annoncée.

En ce cas, le nouveau saisissant peut intervenir par notification signifiée à l'huissier poursuivant et exiger que la procédure continue et s'achève à sa requête si le premier saisissant n'y donne pas suite.

Au jour indiqué pour la vente. il y est procédé à la requête de celui des créanciers inscrits ou saisissants qui exigerait que la poursuite s'achève.

Art. 111.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

van de voorgoed bepaalde voorwaarden.

Art. 109.

Zoo door den voorzitter niet anders wordt beslist, moet de verkoop ten minste tien dagen vooraf worden aangekondigd door middel van plakbrieven, op de gewone plaatsen, en van tweemaal te herhalen opnemingen in twee nieuwsbladen der localiteit. Worden daar geen nieuwsbladen uitgegeven, dan volstaat het dat de berichten in twee bladen van de kantons-hoofdplaats en, zoo er aldaar geen zijn, van de arrondissements-hoofdplaats opgenomen worden.

Art. 110.

Wordt, vóór den dag tot den verkoop aangewezen, wanneer eene inbeslagneming reeds overschreven of aangeboden is, eene nieuwe inbeslagneming aangeboden, dan betuigt de bewaarder, op den rand dezer laatste, zijne weigering om die over te schrijven en vermeldt hij de dagteekening der vorige, de namen, de woonplaats en het beroep van den beslaglegger, de plaats, den dag en het uur waarop de verkoop is aangekondigd.

In dit geval, kan de nieuwe beslaglegger, bij aanzegging, aan den vervolgenden deurwaarder beteekend, optreden en eischen dat de rechtspleging op zijn verzoek worde voortgezet en voleindigd, zoo de eerste beslaglegger er geen gevolg aan geeft.

Op den dag. voor den verkoop gesteld, wordt daartoe overgegaan op verzoek van dengene der ingeschreven of belanghebbende schuldeischers die zou eischen dat de vervolging voleindigd worde.

Art. 111.

De verkooper van een aangeslagen schip kan geen eisch instellen tot vernietiging van den verkoop van dat schip.

CHAPITRE IX.**DE L'ABORDAGE.**

Le titre VII de la loi du 21 août
relatif à l'abordage est applicable aux
bateaux.

HOOFDSTUK IX.**VAN AANVARING.**

Titel VII der wet van 21 Augustus 1879 betreffende de aanvaring is
van toepassing op de binnenschepen.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 MEI 1903.

Ontwerp van wet op de Zee- en Binnenvaart (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER PAUL SEGERS.

MIJNE HEEREN,

INLEIDING.

Het « ontwerp van wet op de zee- en binnenvaart », door de Regeering ingediend bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers, in zitting van 17 Januari 1903, werd overgemaakt aan de bijzondere commissie, belast met het onderzoek van het wetsvoorstel tot herziening der wetsbepalingen betreffende hypotheek op en afstand van rivierschepen, voorstel uitgegaan van de heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck.

De Commissie vergaderde in Maart 1903 en duidde haren verslaggever aan. Zij heeft hem opgedragen haar een ontwerp van verslag te maken, waarin rekening werd gehouden en met het door de Regeering aangeboden ontwerp en met het wetsvoorstel der heeren Delbeke en medeleden, dat reeds door de Commissie was goedgekeurd.

Het verslag werd den 7^{de} Mei in de commissie voorgelezen en goedgekeurd.

* * *

Het ontwerp der heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck betrof niet den zeehandel, doch slechts de binnenvaart. In dat opzicht was het volledig. Het handelde over den eigendom van binnenschepen, de hypo-

(1) Wetsontwerp, n^o 60.

Amendementen, n^o 117 en 149.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Begerem, bestond uit de heeren De Lantsheere, Destrée, Hoyoïs, Hubert en Segers.

theek daarop en de voorrechten, het recht van afstand, de verzekering en de gemeene avarij, en was een begrijpelijk en volledig wetboek voor den schipper.

't Was het gevolg eener langdurende en zorgvoldige medewerking van de mannen van het hoogste gezag en van alle bevoegde instellingen.

Zelden werd een zoo goed geregeld voorstel ter beraadslagging aan de Wetgeving onderworpen.

Ook oordeelde de bijzondere Commissie dat zij er zich zonder voorbehoud kon mede vereenigen en verzocht zij de Kamer, door tusschenkomst van haren verslaggever, het ontwerp zonder beraadslaging goed te keuren.

* * *

Daarentegen is het ontwerp der Regeering niet beperkt tot de binnenvaart. Het strekt zich ook uit tot de zeevaart, of liever het is onderverdeeld in twee deelen. Eenerzijds bepaalt het de beginselen die moeten regelen den eigendom der schepen, de openbaarheid der zakelijke rechten, de voorrechten en de hypotheek op zeeschepen, en anderzijds geeft het de regelen op, die de schipperij betreffen.

Onbetwistbaar doet de Regeering eenen stap vooruit, wanneer zij het werk der heeren Delbeke en medeleden aanvult door een ontwerp dat de bepalingen in zake van zeevaart herzielt en in dat opzicht de wet van 21 Augustus 1879 wijzigt.

In de ontwerpen der Regeering van 1892, 1895 en 1897 waren in een zelfden tekst versmolten de bepalingen betreffende zee- en binnenschepen. Dat verwekte erge bezwaren, waarop door ons werd gewezen in een vroeger verslag. De verslaggever der bijzondere Commissie van 1895, de heer Ullens, heeft het vóór ons aangetoond; hij verhielp ze door het aan zijn verslag toegevoegd ontwerp en maakte van de artikelen betreffende het bevrachten van binnenschepen eenen afzonderlijken laatsten titel: « Van binnenschepen. » Met die wijziging hield de Regeering rekening. Zodoende volgde zij het Nederlandsch Wetboek van Koophandel na. Doch zij hadde wat verder kunnen gaan. Om de regelen op de *binnenvaart* afzonderlijk te rangschikken, hadde zij in ruimere mate kunnen aannemen dat het beter was, zooals de heer Delbeke ter Kamerzitting van 8 Maart 1898 voorstelde, « die zaak niet te behandelen bij verwijzingen », maar wel « er bijzondere teksten aan te besteden en als 't ware een afzonderlijk wetboekje te maken ». Trouwens, de schipper — meesttijds een eenvoudig en ongeletterd man — zou slechts met groote moeite den leiddraad vinden in den doolhof van wetsbepalingen, naar welke de Regeering telkens verwijst, en voor hem is het van wezenlijk belang een duidelijk en volledig wetboek te bezitten, een echt *vade-mecum*, ingeschreven aan 't hoofd der nationaliteits-akte van zijn schip.

Het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden was zulke veilige en duidelijke leiddraad. Het ware niet raadzaam het ter zijde te stellen en de voorkeur te geven aan een verkorten tekst, die voor 't meerendeel zijner bepa-

lingen enkel verwijst niet alleen naar de nieuwe bepalingen welke de zeevaart zullen regelen, maar vooral (wat afstand, verzekering en avarij betreft) naar de wet van 21 Augustus 1879.

Dat werk van opzoeking, naastelkanderplaatsing en nazicht, reeds zoo moeilijk voor rechtsgeleerden, is in de practijk onmogelijk voor den schipper.

Om die reden trachtte de Commissie zooveel mogelijk gevolg te geven aan het verlangen der heeren Delbeke en medeleden. Zij meent daarin geslaagd te zijn en tevens alle strijdigheid van teksten te hebben vermeden.

In zake van zeevaart, handelt het ontwerp der Regeering slechts over den eigendom van schepen, over de zakelijke rechten en over de voorrechten en hypotheeken.

Met het licht te begrijpen inzicht tot eenmaking, stelt de Commissie voor, in dat opzicht de door de Regeering voor zeeschepen opgemaakte regelen ook toe te passen op binnenschepen, behoudens, naar het de zeevaart betreffend gedeelte van het ontwerp over te brengen, sommige betere bepalingen van het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden betreffende de binnenvaart.

Doch in het gedeelte van haar ontwerp dat over zeevaart handelt, spreekt de Regeering noch over afstand, noch over verzekering, noch over avarij. En in het gedeelte betreffende de binnenschepen, zijn die punten behandeld door middel van verwijzingen naar de wet van 21 Augustus 1879.

Hier dacht de Commissie de heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck en hen die ze hielpen bij het stellen van hun ontwerp, te kunnen bevredigen door, voor die punten, wat betreft dezer toepassing op de binnenvaart, de zoo duidelijke en volledige bepalingen van hun voorstel in het ontwerp opnieuw op te nemen.

*
* * *

Wat is, met het oog op de groote onderverdelingen van het ontwerp, de eenvoudigste wijze om het ontwerp der Regeering, ten aanzien van zeeschepen, samen te smelten met het voorstel der heeren Delbeke en medeleden, wat binnenschepen aangaat?

Is het, zooals de Regeering voorstelt, door aan Boek II van het Wetboek van Koophandel een titel IX toe te voegen, met het opschrift « Van binnenschepen »?

Dat denken wij niet.

Trouwens, Boek II van het Wetboek van Koophandel voert als titel « Van *zeehand*el ». Welnu, titel IX, met het opschrift « Van binnenschepen », zou juist ten doel hebben te handelen over eene andere scheepvaart dan *zeevaart*.

Dat ware dus eene strijdigheid.

't Ware beter Boek II te handhaven en, zooals de Regeering voorstelt, titels I en IV te vereenigen, vermits zij bepalingen bevatten, die geschikt zijn om te worden ineengesmolten. Dit boek zou worden het « *Wetboek der zeevaart*. »

Daaraan zou men toevoegen een boek II^{bis}, getiteld « *Wetboek der binnenvaart* ».

Het zou, in het ontwerp der Regeering, worden gerangschikt onder de rubriek van artikel 4.

HET ONTWERP VAN WET.

Het ontwerp der Regeering, in vier artikelen gesplitst, bevat — zooals wij reeds zegden — twee soorten van bepalingen. De drie eerste artikelen handelen over zeeschepen. Artikel 4 betreft de binnenschepen.

Wij zullen ze beurtelings onderzoeken.

I. — Zeeschepen.

Drie hoofdbegrippen schijnen overwegend in het ontwerp der Regeering.

Het eerste beoogt het nieuw stelsel van openbaarheid. Het is gegrond op de boeking van het zeeschip. In een nieuw register, bestemd om de bestaande registers te vervangen en inschrijfsregister geheeten, wordt ieder zeeschip « geïndividualiseerd ».

Naast den naam van het zeeschip worden in uittreksel overgeschreven al de akten die betrekking hebben op zijnen stand in rechtsopzicht, die zakelijke rechten op het vaartuig vestigen. Dus zal het volstaan in het inschrijfsregister de voor het zeeschip geopende rekening te raadplegen, om zijnen toestand in rechtsopzicht en in werkelijk opzicht te kennen in gansch zijnen omvang. Evenwel zullen de inschrijvingen slechts bij uittreksels worden gedaan. Doch naast het register van den bewaarder zullen er dossiers zijn. Ieder zeeschip — en dat zal het groot nut der hervorming wezen — zal zijn eigen dossier hebben. Daarin zal men aantreffen al de stukken die bij uittreksel zijn vermeld op het blad van het inschrijfsregister.

Dat is een eenvoudig en duidelijk stelsel van openbaarheid. Het levert dit voordeel op, dat de bewaarder al de bestanddeelen, waaruit de wezenlijke toestand van een schip blijkt, kan verzamelen in een zelfde register en met eenen enkelen oogslag ingelicht kan zijn. Raadpleegt men het dossier van het schip, dan vindt men in eenen zelfden bundel al de akten betreffende zijn stand in rechtsopzicht. Trouwens, al die akten moeten in dubbel worden opgemaakt, en de bewaarder legt het hem overblijvend duplicaat in het dossier.

De tweede nieuwigheid in het ontwerp betreft het stelsel van hypotheek-opzoeken.

Met de door de Regeering voorgestelde wijze van inschrijving kan men de aantekeningen en opzoeken betreffende hypotheek steunen niet meer op den naam van den eigenaar des vaartuigs, maar op dit laatste zelf. Dus zal de hypotheek-instelling in zake van zee- of van binnenvaart niet meer berusten op den naamstaat der eigenaars, maar wel op den naamstaat der eigendommen.

Het nut van dergelijke hervorming is onbetwistbaar. Het ideaal ware zelfs

ze uit te breiden tot grondeigendommen, zooals in andere landen. Wellicht komt men zekeren dag daartoe, door versmelting van het kadaster met de hypotheekbewaring. De toepassing van het nieuw stelsel zal, in elk geval, in dat opzicht, eene nuttige proefneming zijn. Maar toch levert het nieuw stelsel een tweevoudig bezwaar op, dat dient verholpen te worden: het vergemakkelijkt bedrog en hindert de bestaande gebruiken.

Het vergemakkelijkt bedrog, omdat het te vreezen is, dat de eigenaar van het vaartuig hieraan een anderen naam zal geven. Daar de naam van het schip het hoofdpunt, de spil is in zake van aantekeningen en opzoekingen, ziet men welke erge bezwaren daaruit kunnen voortspruiten. Verandert een onroerend goed van eigenaar, dan zijn de opzoekingen gemakkelijk, omdat er een kadaster bestaat, waarop het grondeigendom als 't ware onroerend wordt gemaakt. Doch wie zal weten of een vaartuig in 't bezit geraakt van een nieuwen eigenaar die er een anderen naam aan geeft? Om die reden moet het goed worden verstaan dat de meetbrief den naam van het vaartuig zal vermelden, alsmede den naam, de nationaliteit en de woonplaats van den eigenaar; ook om die reden, stellen wij in artikel 4 voor, dat de bewaarder dat alles zou vermelden op het inschrijfregister; evenzeer is het eene der redenen waarom de Commissie in de artikelen 4 en 5 voorstelt dat de eigenaar, die zijn schip doet inschrijven, aan den meetbrief zou toevoegen den authentieken of onderhandschen titel van zijnen aankoop, of de gelegaliseerde verklaring van den scheepsbouwer. 't Is, eindelijk, eene der redenen waarom de Commissie voorstelt een alphabetisch register te houden, waarover wij verder spreken.

Daareven zegden wij dat het voorgestelde nieuw stelsel de gebruiken zou kunnen hinderen. Trouwens, om den stand, in rechtsopzicht, der onroerende goederen van zijnen schuldenaar te kennen, gaat men naar het kantoor van den hypotheekbewaarder. Deze licht ops in zooveel mogelijk is, 't is te zeggen dat hij ons opgeeft welke goederen door den schuldenaar bij wijze van overgang zijn verworven en welke goederen zijn belast met zakelijke rechten. Wilt gij daarenboven weten welke onbelaste goederen iemand verwierf door erfenis, wendt u dan tot het kadaster, waar gij den volledigen staat der eigendommen vindt, of wel tot het kantoor voor erfenissen. Hetzij gij wordt ingelicht ineens of in tweemaal, op enkele aanduiding des naams van den derden persoon, kunt gij den nauwkeurigen toestand zijner onroerende goederen te weten komen. Ziedaar hoe het toegaat voor den grondeigendom. Doch met zee- of binnenschepen is dat niet het geval. Vraagt gij den bewaarder: « Welke vaartuigen bezit de heer X..., en zijn zij belast? », dan antwoordt hij u, met het door de Regeering voorgesteld nieuw stelsel: « Ik weet het niet, want ik bezit nog slechts een enkel register waarin alles steunt op den naam van de schepen. Ik houd geen alphabetisch register meer, waarop de schepen zijn ingeschreven onder den naam des eigenaars. » Daaruit volgt, dat het houden van dergelijk register de noodzakelijke aanvulling der hervorming is, en wel om eene tweevoudige reden. Vooreerst, omdat dit register voor zee- en binnenschepen zal zijn wat het kadaster is voor grondeigendommen. 't Zal als 't ware een scheepskadaster zijn. En ver-

volgens omdat het zonder dat boek in menig geval, namelijk wanneer men de namen niet kent van de schepen die een derde bezit, onmogelijk zal zijn te weten of die derde persoon eigenaar van schepen is en of zij met zakelijke rechten belast zijn. Welnu, dat zou eene leemte zijn. Daarenboven zou het de gewoonten en gebruiken werkelijk storen. Het publiek, zeer weinig bekend met bijzondere wetten, zou soms niet weten, wanneer het navraag doet naar den toestand der eigendommen van eenen schuldenaar, dat er verschillende inlichtingen zijn te leveren, naar gelang het een grondeigendom of een scheepseigendom geldt. Het zou vooral niet begrijpen dat men hem niet zeggen kan of de schuldenaar schepen bezit, indien het publiek zelf den naam der vaartuigen niet kan opgeven.

Het derde hoofddenkbeeld van het ontwerp ligt in de vermindering van het getal voorrechten. Het beantwoordt aan wenschen die vaak werden uitgedrukt door al wie verlangt dat de hypotheek uitgebreid en het zeevaartkrediet bevestigd wordt. Daarover zullen wij handelen bij de rangschikking der bevoorrechte schuldvorderingen.

* * *

Op deze algemeene beschouwingen laten wij het onderzoek der artikelen van het ontwerp volgen.

EERSTE ARTIKEL.

Titel I draagt tot opschrift : « Van zeeschepen en andere zeevaartuigen. »

Te vergeefs vraagt men zich af wat deze laatste woorden beteekenen. Verre van te zeggen aan welke verplichtingen die « andere zeevaartuigen » zijn onderworpen, spreekt de titel er zelfs niet van. Wij stellen voor, die woorden te doen wegvallen.

EERSTE HOOFDSTUK.

VAN ZESCHEPEN EN VAN HUNNE BOEKING OP HET INSCHRIJFREGISTER.

ARTIKEL 1.

Het ontwerp der Commissie van 1895, waarover de heer Ullens verslag uitbracht, en het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden betreffende de binnenvaart, gedroegen zich, voor de grens der meting van schepen, naar de beslissingen van het Brusselsch Congres van 1887. Die ontwerpen nemen drie soorten van vaartuigen aan :

1^o Vaartuigen van min dan 10 ton. Deze zijn te onaanzienlijk om aan de formaliteiten der wet onderworpen te worden ;

2^o Vaartuigen van ten minste 10 ton. Deze heet men *binnenschepen* : « zoo zij gewoonlijk gebruikt worden of bestemd zijn tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere *winstgevende* verrichting van scheepvaart op de binnenwateren. » Zij worden ook binnenschepen genoemd, of liever, zij worden « gelijkgesteld met binnenschepen » indien zij van 10 tot 20 ton meten, al doen zij of zijn zij bestemd tot dezelfde verrichtingen op zee ;

3^o Vaartuigen van meer dan 20. ton die dezelfde verrichtingen doen op zee of daartoe zijn bestemd. Men heet ze *zeeschepen*.

Daaruit volgde dat onbeduidende vaartuigen van min dan 10 ton niet aan de wet waren onderworpen, en dat de wetsbepalingen niet van toepassing waren op vaartuigen die zoowel op zee als op binnenwateren voeren, van 't oogenblik dat het niet geschiedde uit winstbejag.

Ten slotte volgde daaruit dat vaartuigen die winstgevende verrichtingen op zee doen, toch enkel onder het bereik van het Wetboek der schipperij vielen, zoo zij van niet meer dan 20 ton waren.

Men begrijpt dadelijk dat zulk stelsel voor gevolg moest hebben dat slechts zeeschepen van geringe tonnenmaat onder het bereik der wet op de binnenvaart vielen, en dat, anderzijds, vaartuigen zooals in zee gebouwde vuurbakens, vlottende bakens, reddingsbooten, loodsschepen, politieschepen, visschersloepen, plezierjachten, zelfs als waren het kleine fregatjes, enz., buiten het bereik vielen en van het Wetboek der schipperij en van het Wetboek der zeevaart.

Dat alles schijnen de opstellers van het ontwerp der Regeering een weinig uit het oog te verliezen.

Onder voorwendsel dat er « geene rekening dient te worden gehouden met den eigenen aard van het vaartuig, maar wel met het gebruik waartoe het dient of is bestemd », « achten zij de tonnenmaat des vaartuigs van geen belang. » Zoo geraken zij er toe allerhande vaartuigen aan de wet te onderwerpen, van 't oogenblik dat zij winstbejag beoogen.

Daareven spraken wij van visschersloepen. Is zulkesloep bestemd om ter zee mosselen of garnaal te vangen, dan beoogt zij voorzeker winstbejag, en nog veel meer dan het zoogezegd schip van drie ton, waarvan sprake is in de Memorie van toelichting. Dus zal haar eigenaar zich moeten onderwerpen aan al de formaliteiten der wet op de zeevaart. Dat kan evenwel in niemands bedoeling liggen, evenmin als het toepassen van de wet op de « ongedekte vaartuigen », waarvan de heer Van Iseghem reeds ter Kamer sprak, bij de behandeling der wet van 1879 (vergadering van 6 Februari 1877), noch op de booten die met winstbejag een tochtje op zee doen, en waarvan Victor Jacobs sprak in zijn Commentaar der wet (*Le droit maritime belge*, deel I, blz. 18).

Niemand verlangt, ten anderen, het recht om hypotheek te nemen op zulke schepen. Dus is het beter zich te houden aan de voorstellen der congressen, in zake van binnenvaart overgenomen in den tekst van het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden, en voor de zeevaart eenen tekst aan te nemen die met dat ontwerp overeenkomt.

De Commissie acht daartoe onderstaanden tekst aan de Kamer te mogen onderwerpen :

« *Worden zeeschepen genoemd, alle vaartuigen, van ten minste twintig ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op zee.* »

In dien tekst vervangen wij de woorden : « worden als zeeschepen aan-

zien» door de nauwkeurigere woorden : « worden zeeschepen genoemd », die overigens reeds voorkomen in den tekst van het wetsontwerp op de binnenvaart.

Aan de verrichtingen van scheepvaart voegen wij toe « het baggeren », dat schijnt vergeten te zijn.

ART. 2.

De voorgestelde tekst komt ons weinig rechtskundig voor. De wet moet bepalen aan welke regelen en personen en zaken zijn onderworpen. Men mag niet eischen dat zij de onbepaalde reeks opsomt van de verplichtingen waaraan zij niet onderworpen zijn.

Hier is het te minder noodig, in de wet te vermelden dat « zeeschepen niet vallen onder den regel volgens welken, waar het roerende goederen betreft, bezit als titel geldt ». want niemand denkt er aan dat de betwisten.

Dat wordt door hen, van wie het voorstel uitgaat, zelf bekend in de toelichting.

Derhalve doen wij het voorstel om van den tekst van het ontwerp der Commissie van 1893 en van het ontwerp op de binnenvaart slechts éenen tekst te maken, luidende als volgt :

« Zeeschepen zijn roerende goederen; zij kunnen echter met hypotheek worden bezwaard. In de hierna bepaalde mate, zijn zij onderworpen aan het recht van volging en van voorrang »

Die tekst schijnt ons nauwkeuriger en vollediger. Hij bepaalt duidelijk dat het schip, roerend uit zijnen aard, in zake van hypotheek wordt gelijkgesteld met onroerende goederen. Hij duidt het tweevoudig gevolg der hypotheek aan : het recht van volging en van voorrang.

ART. 3.

Artikel 3 werpt een gewichtig vraagstuk op, namelijk of de boeking van het zeeschip verplicht moet zijn. Volgens sommige wetten, bij voorbeeld in Duitschland, moet het schip geboekt worden. — Die boeking dient niet alleen om het schip te individualiseren en de zakelijke rechten, die er op drukken, aan derden bekend te maken; zij dient vooral tot het verkrijgen van den zeebrief, de akte van nationaliteit, welke het schip veroorlooft te varen onder nationale vlag. De boeking geeft aldus aan het schip, door éene enkele formaliteit, zijn nationaal bestaan en zijn bestaan in rechtsopzicht. In de practijk komt zij neer op de overhandiging der akte van nationaliteit, die de herhaling is van de boeking, en die, terwijl zij het recht verleent om 's lands vlag te voeren, derden kan inlichten over de rechten die op het schip bestaan. In ons land is het niet aldus gesteld. Wil een zeeschip hier dit dubbel bestaan verwerven, dan moet het zich onderwerpen aan tweeerhande formaliteiten. Eerst en vooral moet het de bepalingen der wet van 4 September 1903 nakomen. Zoo krijgt het zijne « zeebrieven », die zijn titel van nationaliteit zullen zijn en het veroorloven de Belgische vlag te voeren. Doch die loutere bestuursformaliteit strekt niet om het zeeschip te individualiseren in rechtsopzicht. Daartoe hoeft het te worden geboekt ten kantore der hypotheeken. Zoolang het schip die tweede formaliteit niet nakomt,

bestaat er geen register waarin het schip derwijze openbaar is beschreven, dat derden kunnen ingelicht worden over zijn bestaan en, bij voorkomend geval, over zijnen staat. Tot dan toe kan de kapitein evenmin in 't bezit komen van het blad uit het inschrijfregister, dat enkel het afschrift van die akte zou zijn. Om den persoonlijken en zakelijken toestand te boeken op een inschrijfregister, om het blad uit het inschrijfboek aan den eigenaar van het schip te kunnen overhandigen, moet het schip door de boeking tot een eigen wezen zijn gemaakt.

Doch hier rijst een verschil van gevoelen op.

Moet die inschrijving verplicht worden gemaakt of mag zij van de vrije keuze afhangen?

De Regeering maakt ze niet tot verplichting.

De Commissie is van oordeel dat het eene verplichting moet blijven. Trouwens, tegen dat gevoelen brengt de Toelichting van het jongste ontwerp geene enkele gegronde reden in. Daarentegen werd de verplichting tot boeking op voorstel van Victor Jacobs aangenomen door de congressen van 1885 en 1888. Zij werd aangenomen door de Commissie van 1895 en overgeschreven in het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden, betreffende de binnenvaart. 't Is het zekerste middel om veel bedrog en processen te vermijden. Zij moet zelfs tot grondslag dienen voor het nieuw stelsel van openbaarheid, door het ontwerp der Regeering aangenomen. De inschrijving der zakelijke rechten waarmede het schip is bezwaard, geschiedt voortaan niet meer onder den naam van den eigenaar, maar, wel onder den naam van het schip. Dus kan geene akte hoegenaamd ter inschrijving worden aangenomen, voordat het schip is geboekt op het inschrijfregister. Blijkt daaruit niet zonneklaar, dat men op los zand bouwt, wanneer men het stelsel van inschrijving der rechten invoert zonder de boeking op het inschrijfregister verplicht te maken? Overigens dient de verplichte boeking om, door gedwongen openbaarheid, de rechten van derde personen op doelmatische wijze te vrijwaren. Zij stelt den toestand van eigendom van schepen gelijk met dien van grondeigendom, noodzakelijk openbaar gemaakt door het bestaan van het kadaster. Door de eigendomsakte — onder alle akten, die een zakelijk recht uitmaken, de omvangrijkste en volledigste — te doen inschrijven, beantwoordt zij aan het inzicht zelf van artikel 8 van het ontwerp der Regeering, hetwelk eischt dat al die akten worden ingeschreven. Eindelijk, volgens het stelsel der laatste paragraaf van artikel 16 des ontwerps, daar alle eigenaars van schepen er belang bij hebben zich aan de boeking te onderwerpen, om zich, bij voorkomend geval, voor straf te vrijwaren, zal zij den bewaarder, behalve in zeer zeldzame gevallen, ontslaan van de moeite om, zoo er eene laattijdige inschrijving geschiede, op te zoeken of er geene inschrijvingen bestaan van gerechtelijke aanvragen die een zakelijk recht beoogen. Wel is waar, zal de verplichting tot inschrijving maar mogelijk zijn zoo er eene akte van eigendom bestaat, en volgens het ontwerp zou deze noodig zijn, doch straks zullen wij bij het onderzoek van artikel 4 zien dat wij voorstellen ze opnieuw te vragen.

Ten gevolge der verplichte inschrijving, moet er eene wijziging worden toegebracht in den tekst van artikel 3.

Wij stellen voor, zooveel mogelijk den tekst te volgen van het ontwerp op de binnenvaart en het artikel te doen luiden als volgt :

« *Elk Belgisch zeeschip moet worden geboekt op het inschrijfregister ten kantore der hypotheekbewaring te Antwerpen.*

» *De boeking op het inschrijfregister moet ten zelfden kantore worden gevorderd door hem die een zeeschip in België wil bouwen, zoodra het op stapel is gezet, en door den aankoper van een vreemd zeeschip voordat het onder Belgische vlag mag varen. »*

En opdat de bewaarder zou kunnen opzoeken welke schepen niet zijn geboekt, zou het beheer van het zeewezen wijselijk handelen indien het jaarlijks, na afspraak met de havenmeesters, de lijst opmaakte van de Belgische zee- en binnenschepen, met de overdrachten en de namen van verdwenen schepen. Daarenboven zou dergelijke lijst kostbare diensten bewijzen aan den zeehandel, die thans de vakbladen moet raadplegen, welke door bijzondere personen worden uitgegeven.

ART. 4.

Artikel 4 geeft insgelijks aanleiding tot een ernstig bezwaar. Het veroorlooft de boeking op het eenvoudig vertoonen van den meetbrief. Aldus ontslaat het den eigenaar van de verplichting om eenen authentieken of onderhandschen titel van zijnen aankoop over te leggen of wel eene gelegaliseerde verklaring van den scheepsbouwer, zoo het een schip geldt dat de eigenaar deed bouwen. Onzes erachtens is dat eene leemte.

Reeds in het ontwerp der Commissie van 1895, waarover de heer Ullens verslag uitbracht, was de noodzakelijkheid van een geschreven bewijs erkend. De verslaggever zegde :

« Voor de boeking op het inschrijfregister, vergenoegt het ontwerp zich » met eene eenvoudige beëdigde verklaring van den rechthebbende, zonder » het minste stuk, tot staving zijner bevestiging te eischen. Daarin zien wij » eene oorzaak van dwaling en bedrog. Naar luid van een amendement, dat » wij u voorstellen in het eerste gedeelte van artikel 2 op te nemen, zal de » belanghebbende aan zijne verklaring moeten toevoegen de akte die zijn » recht vestigt, 't is te zeggen den titel van zijnen aankoop, zoo het een » aangekocht schip geldt, of eene verklaring van den scheepsbouwer, zoo » het schip werd gebouwd voor rekening van den aangever. »

Waarom zou men die bepaling wijzigen?

Ik onderstel dat de eerste de beste bij den bewaarder komt met eenen meetbrief. Hij zegt eigenaar van het schip te zijn, omdat hij het gekocht heeft. De bewaarder moet het boeken op het inschrijfregister. Nadien geeft de houder van het bewijs hypotheek op het schip. Doch, daar rijst de wezenlijke eigenaar op. Hij stelt eenen eisch tot nietigverklaring in. Denkt gij dat het geschil dadelijk is opgelost? Geenszins. Hij die de inschrijving vroeg, zal staande houden dat hij mondeling heeft aangekocht. En daar het eene

handelszaak geldt, zal hij vragen en misschien verkrijgen daarvan het bewijs te leveren door getuigen. Men raadt allicht wat dergelijk getuigenverhoor kan zijn. En gedurende al dien tijd kan de wezenlijke eigenaar niet beschikken over het schip, het afstaan noch er hypotheek op nemen. Is dat aan te nemen? Dat alles wordt vermeden door het geschreven bewijs.

Waarom werd de geschreven akte afgekeurd? Omdat, zegde men, zulks afwijkt van het gemeen recht. Doch zijn dat iets meer dan ijdele woorden? Wat is hier het gemeen recht? Het ligt in artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek, hetwelk bepaalt: « Er moet akte voor notaris of onder handteekening worden opgemaakt van alle zaken die de waarde van 150 frank te boven gaan. » Welnu, wie zal ontkennen dat de waarde van een schip steeds meer dan 150 frank bedraagt? Men zal ons, wel is waar, antwoorden dat het hier handelszaken geldt en dat in zulke zaken het bewijs door getuigen kan aangenomen worden. Het *kan* worden aangenomen, dat is zeker; doch wij mogen niet vergeten dat de rechtsmacht in handelszaken eene uitzonderlijke rechtsmacht is, en dat het bewijs door getuigen, voor zaken waarvan de waarde niet meer dan 150 frank bedraagt, niet in rechte bestaat. Het *kan* aangenomen worden. Dat is eenvoudig eene vrijheid, den rechter overgelaten. Daaruit volgt dat in het opzicht van het bewijs de regel voor alle zaken van eene hoogere waarde dan 150 frank de geschreven akte is. De mondelinge overeenkomst is eene uitzondering. Welnu, wie zal betwisten dat het van zedelijk belang is, dergelijke uitzondering zooveel mogelijk weg te nemen? Rechtsgeleerden weten maar al te zeer wat een getuigenverhoor is, zoo het geschil een voorwerp van waarde betreft. Hoeveel strijdige verklaringen, hoeveel omgekochte getuigen! Hoeveel rechterlijke uitspraken in strijd met de overtuiging van den rechter, opgelegd door valsche verklaringen van vooraf afgerichte en soms betaalde getuigen! Voorzeker is het niet steeds mogelijk het getuigenverhoor af te schaffen. Het kan nuttig zijn, bij voorbeeld wanneer het feiten betreft die niet waren te voorzien en waarover men er niet kon aan denken een geschrift te eischen. Doch wanneer het eene zoo gewichtige akte geldt als het verkoopen van een schip, is men, in geval van verkoop, niet te yerschoonen zoo men geen geschreven bewijs eischte. Het blijft overigens verstaan dat het geschreven bewijs wordt geëischt, zooals reeds werd gezegd in de toelichting der amendementen, in 1877 voorgesteld door den Minister van Justitie, *ad probationem, non ad solemnitatem*. Het geschrift wordt slechts geëischt als bewijs der overeenkomst en niet voor dezer geldigheid. Het bewijs door getuigen en het bewijs door vermoeden worden niet aangenomen. Doch ingevolge het gemeen recht, mag de overeenkomst worden gesloten door den beslissenden eed of de bekentenis voor het gerecht. Er is overigens eene andere reden die pleit ten voordeele van het overleggen des titels. Zij ligt in de wet van 4 September 1903, waarover wij reeds spraken. Artikel 4, § 1 van deze wet eischt het *vertoonen van eene overeenkomst* om eenen zeebrief te erlangen. De stellers der Memorie van toelichting van het ontwerp der Regeering konden voorzeker niet het inzicht hebben, die onlangs van kracht geworden wet in te trekken. Dus zal er steeds eene geschreven akte bestaan

en bijgevolg mogelijkheid om ze te vertoonen voor de boeking op het inschrijfregister. De akte moet in dubbel aan den bewaarder worden vertoond, opdat het dubbel zou kunnen toegevoegd worden aan de stukken die het schip betreffen. In dat opzicht gaan wij uit van den tekst van artikel 12. Dus zou het eerste lid van artikel 4 des ontwerps dienen gewijzigd te worden als volgt :

« De boeking op het inschrijfregister geschiedt op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van den meetbrief en van een dubbel van dat stuk, *waaraan wordt toegevoegd de authentieke of de onderhandsche titel van aankoop van het schip. Betreft het eene onderhandsche akte, dan wordt zij in dubbel origineel aangeboden; één daarvan is vrij van zegel. Betreft het eene authentieke akte, dan wordt bij het afschrift gevoegd eene kopie, voor eensluitend verklaard en vrij van zegel.* »

Uit dien tekst zal volgen dat, zooals in artikel 2 der wet van 1879 was bepaald, de vrijwillige overdracht van den eigendom eens schips schriftelijk moet geschieden, en kan worden gedaan door middel van eene openbare akte of door onderhandsche akte. Toch spreekt het vanzelf dat evenals vroeger schepen kunnen verworven worden door verjaring.

Over het tweede lid hebben wij twee aanmerkingen te maken. De eerste betreft de woorden « *een daartoe bestemd register* ». Het schijnt ons oordeelkundiger dadelijk het woord *inschrijfregister* te bezigen, dat men in de volgende artikelen terugvindt.

De tweede aanmerking betreft de vermeldingen, door den bewaarder in te schrijven. Zij schijnen ons ontoereikend. Voorzeker moet daaraan worden toegevoegd de datum van den titel van aankoop, en, is het een authentieke titel, de aanduiding van den openbaren ambtenaar die de akte heeft verleenden, opdat de tekst zou overeenkomen met artikel 15. Ook zou men daaraan dienen toe te voegen de namen, de nationaliteit en de woonplaats des eigenaars, de woonhaven van het schip, en, vermits de boeking verplicht wordt, de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is; bij den datum waarop het is gebouwd, zou men moeten voegen de plaats waar het gebouwd werd. De woorden : « de aard der drijfkraft van het schip » zijn onduidelijk en gevrongen, en de zinsnede : « is het een stoomschip, het aantal der nominale paardenkrachten van zijn stoomtuig » levert dit bezwaar op, dat zij enkel beperkt zijn tot stoomtuigen, ofschoon er reeds electrische beweegkraft wordt aangewend. Die teksten kunnen nuttig worden vervangen door de woorden : « den aard, het tuig en de beweegkraft van het schip », want zij bevatten alles.

Derhalve zou de volledige tekst van het 2^o lid luiden als volgt :

« De bewaarder vermeldt op een *inschrijfregister*, onder een bijzonder nummer :

» 1^o De letter, het nummer, de plaats en de dagteekening van den meetbrief ;

» 2^o De dagteekening van den titel van aankoop en, indien deze authentiek is, de aanduiding van den openbaren ambtenaar ;

» 3^o Den naam van *het schip, zijnen aard, zijn tuig en zijne beweegkraft*, zijne afmetingen, zijne tonnenmaat, den datum en de plaats van zijn bouw,

de materialen van zijn romp, zijne woonhaven, de namen, de nationaliteit en de woonplaats der eigenaars en de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is. »

ART. 5.

In artikel 4 was er sprake van schepen waarvan de eigendom reeds was overgedragen; in artikel 5 geldt het schepen, gebouwd door den eigenaar die ze deed boeken, of in aanbouw zijnde schepen. De woorden « in aanbouw » betreffen dus het schip dat pas gebouwd is, evenals het schip dat nog niet gansch is opgebouwd. Op dit laatste artikel passen wij de regelen toe, die reeds zijn toegepast op artikel 4.

Hier zal de geschreven akte het gelegaliseerd getuigschrift van den scheepsbouwer zijn. Zij zou in dubbel worden opgemaakt, opdat het duplicata in het dossier van het schip zou kunnen blijven. Het eerste lid van het artikel zou luiden als volgt :

« De boeking op het inschrijfregister van een in aanbouw zijnde zeeschip geschiedt op overlegging, bij den bewaarder, van eene aanvraag in dubbel, waarbij zijn gevoegd een gelegaliseerd getuigschrift van den scheepsbouwer en een dubbel van dit stuk. »

Het tweede lid van het artikel zou worden overeengebracht met hetzelfde lid van artikel 4.

« De bewaarder vermeldt in zijn register, onder een bijzonder nummer :

» 1^o Den datum der aanvraag en dien van het getuigschrift ;

» 2^o De plaats waar het schip op stapel is gezet. »

ART. 6.

Dit artikel zegt : « De veranderingen die voorkomen in de onder n^o 2 van de twee voorgaande artikelen bedoelde feiten, worden op het inschrijfregister vermeld, enz. »

Die tekst komt ons ongeschikt voor. Daarenboven bedoelt hij enkel de vermeldingen, voorzien bij het 2^o van de artikelen 4 en 5. In dat opzicht is hij onvolledig, want de bewaarder moet ook de vermeldingen inschrijven betreffende den nieuwen meetbrief (den brief, het nummer, de plaats en den datum), niet door het 2^o maar wel door het 1^o van artikel 4 bedoeld.

Wij achten het nauwkeuriger te zeggen :

« De veranderingen door *het schip* ondergaan in één der bestanddeelen voorzien bij n^o 2 van de twee voorgaande artikelen, worden..., enz. »

ART. 7.

Vermits in de artikelen 4 en 5 de verplichting wordt opgelegd om den titel van aankoop of het getuigschrift van den scheepsbouwer te vertoonen, zal de bewaarder, evenals hij onderaan op den meetbrief, of, bij voorkomend geval, onderaan op een der dubbelen van de aanvraag bevestigt dat hij de vereischte aantekening deed, dezelfde verklaring moeten schrijven op den authentieken of den onderhandschen titel, of, bij voorkomend geval, op het getuigschrift van den scheepsbouwer.

Daar de bewaarder naar dit stelsel den belanghebbende twee stukken overhandigt in plaats van een, vervangen wij de woorden « het stuk » door « de stukken ».

Derhalve wordt de tekst aangevuld als volgt :

« Onderaan op den meetbrief en op den *titel van aankoop*, of, bij voorkomend geval, onderaan op één der duplicaten van de aanvraag en van de *verklaring afgeleverd door den bewaarder*, bevestigt deze dat hij de gevraagde aantekening gedaan heeft; daarvan duidt hij datum en nummer aan en hij geeft de stukken aan den belanghebbende terug. »

ART. 7bis.

't Is te denken dat met de nieuwe wetgeving de eigenaars van schepen meer dan vroeger om hypotheek zullen vragen. Derhalve is de vraag opgezezen of het geen bezwaar zou opleveren, in het kantoor der hypotheekbewaring te Antwerpen alle boeking en inschrijving te vereenigen.

In hun ontwerp op de binnenvaart stelden de heeren Delbeke en medeleden voor, het schip te boeken ten kantore der hypotheekbewaring binnen welks gebied de woonhaven door de wet gerangschikt zou worden.

Anderzijds stelt de Regeering voor, de formaliteiten tot boeking der zeeschepen in het kantoor te Antwerpen te vereenigen, en de formaliteiten voor binnenschepen ten kantore der hypotheekbewaring te Brussel.

Het stelsel der Regeering achten wij beter, doch het vergt eenige wijziging.

Hier staan twee soorten van belang op het spel; dit van den eigenaar des vaartuigs of van den schipper die zijn vaartuig moet doen boeken, in het belang van derden die willen weten met welke inschrijvingen het bezwaard is.

Het levert maar weinig bezwaar op, den eigenaar van het zee- of van het binnenschip naar Antwerpen of naar Brussel te doen gaan, om de formaliteiten der boeking te vervullen. Dat komt zelden voor. Onze havens liggen dicht genoeg bij beide steden. De eigenaar kan daartoe eenen gelastigde aanstellen. En overigens is de akte gewichtig genoeg opdat men zich deze verplaatsing getrooste.

Doch met de belanghebbende derden is dat niet het geval. 't Kan zijn — en dit zal gebeuren met kredietinstellingen — dat zij ieder oogenblik den stand, in rechtsopzicht van een of ander schip, hoeven te kennen. Wel is waar, kunnen zij aan den kapitein de nationaliteitsakte vragen, die zij, naar luid van het volgend artikel, aan boord moeten hebben, doch ook de schuldeischer of de geldleener moeten in staat zijn, de nauwkeurigheid er van na te gaan. Ware 't aan te nemen dat men ze daarvoor zou verplichten gansch het land te doorreizen? En ware 't niet eenvoudiger hun te veroorloven, bij den bewaarder van hun gebied een afschrift te vragen van de boeking van het schip, 't is te zeggen van de vermeldingen, op het register ingeschreven onder het volgnummer van het schip? Deze bewaarder zou het vragen aan zijnen ambtgenoot te Antwerpen, zoo het een zeeschip geldt, of te Brussel zoo het een binnenschip betreft; hij zou het den belanghebbende tegen ontvangbewijs en betaling der kosten afleveren.

Het artikel zou kunnen luiden als volgt :

« In elk hypotheekkantoor kan men van den bewaarder een afschrift bekomen van de boeking van het schip op het inschrijfregister ; de bewaarder wendt zich daartoe tot zijnen ambtgenoot van het kantoor der hypotheekbewaring te Antwerpen. »

Dit recht om zich te wenden tot den bewaarder van om 't even welk hypotheekkantoor zal evenwel niets afnemen van het recht, waarvan thans veelvuldig gebruik wordt gemaakt, zooals voortaan nog zal gedaan worden, zich schriftelijk rechtstreeks tot den bewaarder te Antwerpen te wenden. Niets verhindert zelfs dat men zijn zeeschip — of zijn binnenschip — per brief doet boeken, niets men de stukken inlevert, die bij de artikelen 4 en 5 zijn voorzien.

ART. 7^{ter}.

In hun ontwerp op de binnenvaart hadden de heeren Delbeke en medeleden, naar 't voorbeeld van andere wetten en ten gevolge van congressen tot eenmaking van het zeerecht, voorgesteld eene nationaliteitsakte in te stellen, die een afschrift is van het blad in het inschrijfboek en de verlening der boeking.

Door het ontwerp wordt dat weggelaten.

De Commissie is van oordeel dat de bepaling in de wet dient opgenomen te worden.

Geen maatregel is beter gewettigd.

Een onroerend eigendom blijft bestaan. Een schip verandert van plaats. Wil men weten welke lasten een onroerend goed bezwaren, zoo hoeft men slechts naar het naburig hypotheekkantoor te gaan. Doch met een schip is dat niet het geval. Bevindt het zich in eene andere haven dan die waar het geboekt staat, en vooral zoo het de zeeën doorkruiste, dan kan men moeilijk inlichtingen nemen. Zou het dan geen voordeel opleveren het hypotheekkantoor als 't ware uit te strekken aan boord van het schip? Dat kan geschieden door het instellen van eene nationaliteitsakte. Zal de kapitein zelf er geen belang bij hebben die akte te kunnen vertoonen; welke een afschrift zal zijn van de boeking van het schip en derde personen veroorloven aan boord zelf het bewijs van dezes identiteit en solvabiliteit te vinden?

Met de bijzondere commissiën die met het onderzoek van hun ontwerp waren belast, hebben de heeren Delbeke en medeleden gedacht dat die waarborg beter was dan de aan den kapitein opgelegde verplichting om op het schip inschrijvingen te doen die uitgewischt kunnen worden, als daar zijn het nummer van het schip, het nummer van het register en het jaar der boeking. Welnu, in het ontwerp der Regeering zouden al die waarborgen worden afgeschaft. En toch, zoo de voorzorg, door de stellers van het ontwerp op de binnenvaart aanbevolen, nuttig is voor binnenschepen, hoe noodzakelijker is hij niet voor zeeschepen die zich veel verder verwijderden van het kantoor waar zich de staat der daarop drukkende lasten bevindt; welke schepen zich veel meer in de noodzakelijkheid bevinden dadelijk om krediet te vragen.

De Commissie stelt voor het nieuw artikel te doen luiden als volgt, door

samenvoeging van de artikelen 3 en 12 van het ontwerp op de binnenvaart :

« Om de Belgische wateren te mogen bevaren, moet de kapitein van een Belgisch schip eene nationaliteitsakte aan boord hebben, onderteekend door den bewaarder der hypotheeken en vermeldende de inschrijving van dit schip, benevens al de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

» De eigenaars der schepen zijn gehouden onmiddellijk te vorderen dat op de nationaliteitsakte melding worde gemaakt van elk feit dat voor gevolg heeft eene wijziging te brengen in de beschrijving voorzien bij bovenstaande artikelen 4, 5 en 6, alsmede in de inschrijvingen voorzien bij de volgende artikelen 10 en 11.

» Zoo, door welke oorzaak ook, het schip wordt vernield, of in den vreemde wordt verkocht, moet de nationaliteitsakte, binnen ééne maand na de vernieling of den verkoop, worden behandigd aan den bewaarder en deze vermeldt hare tenietdoening op den rand zoowel van de akte als van het inschrijfsregister.

» Geraakt de akte verloren in de ramp, waarbij het schip werd vernield, dan geeft de eigenaar schriftelijk kennis daarvan aan den bewaarder, die zulks vermeldt op de te vernietigen boeking en de kennisgeving tot staving van zijne geschriften bewaart.

» De maatregelen, die tot naleving van deze bepalingen noodig mochten zijn, worden bij koninklijk besluit vastgesteld en brengen de toepassing mede van de wet van 6 Maart 1818. »

HOOFDSTUK II.

VAN DE OPENBAARHEID DER OP ZEESCHEPEN VERLEENDE ZAKELIJKE RECHTEN.

ART. 8 tot 18.

Die artikelen kunnen worden aangenomen.

In *artikel 9* zou het woord « eveneens » dat hier eene taalfout is, moeten vervangen worden door « ook ».

Tegen *artikel 13* werd ingebracht dat het gevaarlijk was toe te laten eene akte in te schrijven op het enkel inzien van een telegram. Zou een schuldeischer van den eigenaar des schips, om te verhinderen dat derden leening aangaan op het schip, niet op bedrieglijke wijze een telegram namens den kapitein kunnen zenden?

Die tegenwerping achten wij weinig gegrond. 't Is weinig waarschijnlijk dat dergelijk geval zich zou kunnen voordoen. De dader zou zich blootstellen aan eene groote aansprakelijkheid. Overigens zal de bewaarder maar boeken wanneer de kosten betaald zijn. Feitelijk dus zal de bewaarder zich niet enkel tegenover eene ontastbare handteekening bevinden; hij zal tevens te handelen hebben met den scheepsmakelaar of den lasthebber van den kapitein die de kosten moet betalen. Dergelijke waarborg, versterkt door de gewone scherpzinnigheid der bewaarders, schijnt voldoende te zijn.

Artikel 17 moet begrepen worden in dezen zin dat de bewaarder volgnommers moet geven aan de titels die dienen openbaar te worden gemaakt,

naarmate zij worden overhandigd, zoodat de eerst afgegeven titel de voorkeur erlangt.

HOOFDSTUK III.

VAN VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN OP ZEESCHEPEN.

ART. 19 tot 22.

Die artikelen zijn bondig, duidelijk en volkomen geordend.

Artikel 22 beantwoordt aan den wensch, uitgedrukt door Victor Jacobs in zijn geleerd commentaar op de wet van 21 Augustus 1879 (d. II. n° 534), en belet dat de scheepseigenaar zijne hypotheekischers zou benadeelen door hun onderpand aan eenen vreemde te verkoopen.

I° AFDEELING.

Van voorrechten op zeeschepen.

ART. 23 en 24.

Thans bekend iedereen dat de voornaamste hinderpaal voor de uitbreiding van het zeehandelskrediet ligt in de menigvuldige voorrechten. Voorrechten hebben den voorrang op hypotheken. Zij worden niet ingeschreven. Derden kennen ze dus niet en leenen niet gemakkelijk wanneer zij weten dat ieder oogenblik een onbekend schuldeischer den voorrang op hen zal hebben.

Dus hoeft eerst en vooral het aantal voorrechten te worden verminderd. Daartoe strekt het ontwerp der Regeering en het gaat uit van dit denkbeeld, hetwelk hier de leidende gedachte is geworden, dat er slechts voorrecht dient te worden verleend aan die schuldvordering waaraan de bewaring van het schip is te wijten, en dat de schuldvordering, ontstaan uit de jongste met dat doel gedane uitgaven, de voorkeur moet hebben op de vorige schuldvordering.

Doch de rangschikking der schuldvorderingen, zooals die voorkomt in het ontwerp der Regeering, is ontleend aan het ontwerp der bijzondere Commissie van 1895. Sedert werd dikwijls gehandeld over den rang der voorrechten en 't blijkt dat in het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden eene redematiger rangschikking werd voorgesteld. Wij stellen voor, dezee eenvoudiger en juister tekst aan te nemen. Overigens levert hij dit voordeel op, dat in een zelfde artikel zijn versmolten de bepalingen betreffende den rang der voorrechten (art. 23) en diegene rakende bewijzen die de schuldvorderingen moeten staven (art. 24). In laatstbedoeld ontwerp komen « de reddingskosten » op hunnen rang, terwijl zij in het ontwerp der Regeering zonder reden gepaard gaan met de scheepvaartrechten.

In het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden staan evenwel in een afzonderlijk artikel de voorrechten wegens aanvaring en wegens niet-aflevering of beschadiging der goederen; volgens hun ontwerp hebben die voorrechten slechts voorrang boven de hypotheek, wanneer zij ontstonden vóór de hypotheekinschrijving. Het schijnt niet mogelijk, van nu af dit nieuw stelsel toe te passen op de zeeschepen. Het weegt overigens op tegen de persoonlijke aansprakelijkheid des eigenaars. Welnu, om in dat opzicht onze wetten in zake van voorrechten te wijzigen, dient men tegelijkertijd over te gaan tot het wijzigen van de regelen betreffende den afstand.

Daar het ontwerp Delbeke en medeleden slechts van toepassing is op de binnenvaart, dient evenwel aan artikel 23, onder n^o 6^o, te worden toegevoegd de volgende bepaling ontleend aan het ontwerp der Regeering, betreffende de zeevaart :

« De gelden aan den kapitein *op bodemerij of op andere wijze* geleend, voor de *spoedeischende* behoeften van het schip tijdens de laatste reis, en de terugbetaling van den prijs der koopwaren, met hetzelfde doel door hem verkocht. »

Aan den tekst van het ontwerp der Regeering hebben wij de woorden « op bodemerij of op andere wijze » toegevoegd, om goed te doen uitschijnen van welke soort van beleening hier sprake is, en het woord « spoedeischende » om goed te bewijzen dat die leeningen beperkt zijn.

Eindelijk, evenals de hypotheek, zullen de voorrechten voortaan worden uitgestrekt tot de scheepshuur.

Artikelen 23 en 24 zouden dus luiden als volgt :

ART. 23.

Op het *zeeschip en op de scheepsvracht* zijn alleen bevoorrecht de na te melden schuldvorderingen, in de rangorde waarin zij hierna zijn aangeduid :

1^o Het bedrag der wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het schip en de verdeling van den prijs ;

2^o De rechten en belastingen het schip opgelegd in de haven waar de verkoop geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers ;

3^o Het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep tot aan den verkoop ;

4^o De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begripen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldvorderingen van dien aard betreft, hebben diegene, welke voortvloeien uit eene later ontstane oorzaak, den voorrang boven diegene voortgesproten uit eene vroegere oorzaak ;

5^o Het huur- en dienstloon van kapitein en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die aan de inbeslagneming of den verkoop van het schip voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis ;

6^o De gelden aan den kapitein *op bodemerij of op andere wijze* geleend voor de *spoedeischende* behoeften van het schip tijdens de laatste reis en de terugbetaling van den prijs der koopwaren, met hetzelfde doel door hem verkocht ;

7^o De schadeloosstellingen aan de bevrachters verschuldigd wegens niet-afl levering van door hen ingeladen koopwaren of wegens terugbetaling van de avarij aan die koopwaren overkomen door de schuld van den kapitein of van het scheepsvolk of wegens de schadeloosstellingen verschuldigd door aanvaring.

II^e AFDEELING.*Van hypotheek op zeeschepen.*

ART. 25 TOT 26.

Deze artikelen moeten titel V. der wet van 24 Augustus 1879 vervangen. Dienaangaande zijn er talrijke opmerkingen noodig.

§ 1.

Artikel 25 bestaat uit twee leden ; het eerste lid verwijst naar de artikelen 73, 74 en 75 der wet van 16 December 1851.

De Commissie achtte het verkieslijker, de artikelen der burgerlijke wet over te nemen in de wet op de zeevaart, zooals door het ontwerp reeds wordt gedaan voor de artikelen 9, 16 en andere.

Anderzijds komen de artikelen 135 en 136 der wet van 1879 in de II^e afdeling niet meer voor. Wij achten het noodig ze opnieuw over te nemen.

Onder artikel 4 hebben wij de redenen uitgelegd die pleiten ten voordeele van het schriftelijk bewijs van den aankoop des vaartuigs. Om dezelfde redenen achten wij het noodig de schriftelijke overeenkomst te behouden, die is voorzien bij artikel 135 voor de hypotheek. De bijzondere Commissie van 1895 en de opstellers van het wetvoorstel op de binnenvaart dachten in dat opzicht niet te mogen afwijken van de vroegere wetgeving. Zij hadden gelijk, want eene hypotheek zonder titel zal nooit iets anders zijn dan eene belofte van hypotheek. Zij verwekt geen recht hoegenaamd tusschen schuldeischer en schuldenaar ; zij verandert niets aan het pand, door de goederen van den tweeden verzekerd aan de schuldvordering van den eersten. Eene hypotheek is slechts geldig en van kracht tegen derden, en ten opzichte van dezen bestaat zij slechts wanneer zij volgt uit eenen titel en dan nog wel uit eenen ingeschreven titel. Dus volstaat de bepaling dat in zake van zeevaart de titel onderhandsch mag zijn.

Artikel 136 is slechts het gevolg van artikel 135.

Voor die artikelen nemen wij den eenvoudigeren tekst van het ontwerp van wet op de binnenvaart.

Artikel 136 gaf aanleiding tot eenen belangwekkenden redetwist om te weten of de medeëigenaar van een schip hypotheek kan nemen op zijn onverdeeld aandeel. De Fransche wet van 1874 veroorloofde zulks ; doch de wet van 1885 wijzigde die bepaling en zegde dat, « ingeval een der medeëigenaars hypotheek wil nemen op zijn onverdeeld aandeel in het schip, hij het vermag slechts mits machtiging door de meerderheid. »

De Belgische wet van 1879 week insgelijks af van artikel 3 der Fransche wet van 10 December 1874. In de Memorie van toelichting werden de redenen daartoe niteengezet als volgt :

« De vraag is, welk van beide belangen dient te worden opgeofferd : dit van den eigenaar voor een deel, die in zijn aandeel in het schip een middel tot krediet zoekt, ofwel het gemeen belang van al de medeëigenaars. Persoonlijk belang moet onderdoen. Er valt niet te aarzelen in eene zaak waarbij de wil der meerderheid wet is en waarbij het er om te doen is te verzekeren dat het gemeenschappelijk eigendom zijne natuurlijke bestem-

ming erlangt; men mag zeggen dat iedere deelhebber, wanneer hij in zulke gemeenschap treedt, *re ipso* toestemt in die beperking van zijn volstrekt recht. »

.

« Dit bezwaar weggenomen zijnde, rijst er een tweede op. Zal de kapitein die, in het geval van artikel 16, titel II, niet meer kan ontleenen op bodemerij, eene hypotheekleening kunnen aangaan op het aandeel van den weerspannigen medeëigenaar? Lost men de vraag bevestigend op, dan wijkt men tweemaal ernstig af van het gemeen recht.

» 1^o Er wordt dan veroorloofd dat eene hypotheek wordt genomen door iemand die wellicht geen eigenaar is : door den kapitein ;

» 2^o Er wordt veroorloofd hypotheek te nemen op een deel der have van den eigenaar, waarop deze zelf niet is gerechtigd hypotheek te nemen. Evenwel denken wij dat men redelijkerwijs zooverre moet gaan. Want stellig, zoo er geen recht van voorkeur wordt verleend aan de beleening, den kapitein toegestaan in het geval van artikel 16, dan kan deze niet ontleenen. Het middel, hem thans verstrekt door bodemerijovereenkomst, ontgaat hem. Verder, aangezien het vaartuigbevracht is met instemming der eigenaars, kan men de bevrachtingsovereenkomst beschouwen als eenen last, den kapitein opgedragen om de uitvoering daarvan te verzekeren, zelfs door hypotheekleening op het aandeel van verscheidene medeëigenaars. De vereischte machtiging des rechters waarborgt den weerspannigen medeëigenaar tegen misbruik van dien last. »

Ondanks die goede redenen, werd het betwiste punt niet opgelost door de wet van 1879. Zoo dus een medeëigenaar voor een deel den bewaarder verzocht eene hypotheek in te schrijven op zijn onverdeeld aandeel in het vaartuig, dan kan de vraag worden gesteld of, zoo er geen bepaalde tekst bestaat, de bewaarder het recht zou hebben, de inschrijving te weigeren. Daarom ook is het beter het verbod in de wet op te nemen, zooals wij doen in artikel 25^{ter}.

Beide artikelen zouden dus luiden als volgt :

ART. 25.

Zeeschepen kunnen met hypotheek worden bezwaard bij overeenkomst van partijen.

ART. 25^{ter}.

De hypotheekovereenkomst voor zeeschepen moet schriftelijk geschieden. Zij kan bij onderhandsche akte worden aangegaan.

ART. 25ⁱⁱ.

Deze hypotheek kan enkel worden toegestaan door den eigenaar of door den gemachtigde die doet blijken dat hij daartoe eene bijzondere schriftelijke volmacht heeft. Zij mag niet worden verleend op een onverdeeld gedeelte van het schip, tenzij met toestemming van de meerderheid der eigenaars of door den kapitein in het geval voorzien bij artikel 23 der wet van 21 Augustus 1879.

ART. 23^m.

Hypotheeken op *zeeschepen* kunnen enkel worden toegestaan door hen die bevoegd zijn tot het vervreemden van de schepen, welke zij daaraan onderwerpen.

ART. 23^{iv}.

Zij, die op het schip slechts een recht hebben, dat door eene voorwaarde is opgeschorst of dat in zekere gevallen kan worden ontbonden, of aan vernietiging is onderworpen, kunnen enkel toestaan eene hypotheek, aan dezelfde voorwaarden of aan dezelfde vernietiging onderworpen.

ART. 25^v.

De schepen van minderjarigen en van geïnterdiceerden kunnen slechts wegens de oorzaken en in de vormen, bij de wet bepaald, gehypothekeerd worden.

De hypotheek der schepen van afwezigen, zoolang het bezit daarvan maar voorloopig is toegewezen, is onderworpen aan de formaliteiten voorgeschreven voor minderjarigen en geïnterdiceerden.

§ 2.

In artikel 26 hoeven, zooals wij in het voorgaande artikel deden, artikel 79 en de vijf laatste leden van artikel 80 der wet van 16 December 1851 te worden opgenomen. Ziehier die bepalingen;

ART. 26^{bi}.

Indien de aan hypotheek onderworpen schepen vergaan zijn of beschadigingen hebben geleden, zoodanig dat zij ongenoegzaam geworden zijn voor de zekerheid van den schuldeischer, heeft deze het recht de terugbetaling zijner schuldvordering te eischen.

Echter zal het den schuldenaar toegelaten zijn eene aanvulling van hypotheek aan te bieden, indien het verlies of de beschadigingen buiten zijne schuld zijn ontstaan.

ART. 26^{ter}.

Indien de schuldvordering, uit de verbintenis voortspruitende, voorwaardelijk is, wordt de voorwaarde vermeld in de inschrijving waarvan hierna gesproken wordt.

De hypotheek, toegestaan tot zekerheid van een openstaande krediet, is geldig; zij neemt rang met de dagteekening harer inschrijving, zonder inachtneming van de tijdstippen waarop de verbintenissen, door den schuldeischer aangegaan, zijn uitgevoerd, welke uitvoering door alle wettelijke middelen mag worden vastgesteld.

De schuldeischer behoudt tegenover derden het recht te beschikken over de hypotheek, zelfs wanneer verbintenissen, op het krediet te gelden, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare titels. De houder van die titels kan echter de gevolgen der akten van opheffing of andere akten, die schade zoude. toebrengen aan zijn recht, bij verzet schorsen

Het verzet moet worden beteekend aan den hypotheekbewaarder en aan

den schuldeischer, en kiezing van domicilie in het arrondissement behelzen. Door den bewaarder wordt het overgeschreven op den rand der inschrijving en van deze overschrijving wordt melding gemaakt onderaan op het origineel van 't exploot. Het verzet is slechts gedurende twee jaren geldig indien het niet wordt vernieuwd; daarvan kan opheffing bij eenvoudig exploot worden verleend.

§ 3.

Artiken 27 bevat eene nieuwigheid. Het strekt de hypotheek op zeeschepen uit tot de scheepshuur, en dat is een wijze maatregel. *Accessorium sequitur principale*. De huurprijs behoort bij het schip.

§ 4.

Aan 't slot van artikel 30 wordt verwezen naar de formaliteiten door artikel 88 der wet van 16 December 1851 bepaald.

Wij achten raadzaam die bepalingen over te nemen. Derhalve zou de eindparagraaf van het artikel luiden als volgt :

ART. 30 (*in fine*).

Aan dengene te wiens behoefte eene inschrijving gedaan is of aan zijne vertegenwoordigers staat het vrij het gekozen domicilie te veranderen, mits er een ander wordt gekozen en aangeduid.

Te dien einde zal hij, hetzij zelf, hetzij door eenen derde, ten kantore der hypotheeken eene authentieke akte nederleggen, zijnen wil dienaangaande verklarend, of wel op het *inschrijfregister* zal hij eene verklaring teekenen, behelzende verandering van woonplaats.

In dit laatste geval, zal zijne identiteit, indien de bewaarder zulks vereischt, worden bevestigd door eenen notaris, die eveneens zijne handteekening onderaan op de verklaring zal zetten.

§ 5.

Artikel 30 voorziet het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid. Het beginsel van die nieuwe bepaling is ontleend aan de Engelsche wetgeving. 't Is een noodzakelijk gevolg der hypotheek op zeeschepen. Trouwens, deze zou een schijnwaarborg blijven, zoo de schuldeischer, wiens pand op verre zeeën zwalkt, zich niet in 't bezit van dat pand kan doen stellen wanneer zijn schuldenaar weigert of ongeschikt wordt om zijne verbintenissen na te komen.

Een van de leden der bijzondere Commissie, de achtbare heer Tonnelier, stelde een amendement voor, waarbij niet enkel de onmiddellijke uitvoerbaarheid wordt toegestaan, maar ook wordt aangeduid hoe daarbij moet worden gehandeld.

Daarmede hield de Commissie rekening.

Reeds wordt in artikel 30 gezegd dat de bewaarder, als het pas geeft, « het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid » op het *inschrijfregister* vermeldt. Daaruit volgt dat het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid onverplicht blijft. Dit denkbeeld wordt in den tekst uitgedrukt. 't Is nutteloos het te herhalen. Om die reden vervangen wij de woorden : « aan partijen staat het vrij overeen te komen... », enz., in het amendement, door deze woorden : « zijn partijen daaromtrent overeengekomen... », enz.

Het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid kan worden gesteld in de hypotheekakte of eene latere akte. Aan de onmiddellijke uitvoerbaarheid zal, evenals in het Engelsche dood pand, gevolg worden gegeven in den vorm van inbezitstelling. Komt de eigenaar de in de hypotheekakte bedongen verbintenissen niet na, dan kan de schuldeischer aan boord van het schip eenen door hem verkozen kapitein zenden, die het schip zal terugbrengen en desnoods verkoopen.

De te volgen rechtspleging zal zeer eenvoudig zijn :

1. De schuldeischer richt een verzoek tot den voorzitter der rechtbank van koophandel. Hij mag zich wenden tot den voorzitter van de rechtbank der woonhaven, het middenpunt van de belangen des eigenaars, of tot den voorzitter der rechtbank ter plaatse waar het schip werd geboekt — dat zal de Antwerpsche rechtbank zijn —, het natuurlijk middenpunt van de belangen des schuldeischers, waar inzage is te verkrijgen van den stand des schips, in rechtsopzicht, en waar door de omstandigheden zelve, de voorzitter, dank zij eene waakzame bevoegdheid, beter dan wie ook waarborgen van uitvoering kan bedingen.

2. De voorzitter schrijft zijn bevel onderaan op het verzoek. Hij kan het uitvoerbaar maken op de minuut.

3^o Om vertraging te voorkomen, die onvermijdelijk het gevolg zou zijn van eene regelmatige rechtspleging, in een vreemd land overgemaakt, kan de tekst van het bevel per telegram worden gezonden aan den Belgischen consul binnen wiens gebied het schip zich bevindt.

In deze zal men handelen naar diplomatisch gebruik, om den eigenaar te vrijwaren tegen verkeerde mededeelingen. De consul zal worden aangezocht om het bevel aan den kapitein mede te deelen. Een koninklijk besluit zal bepalen onder welke vormen de schuldeischer het bevel zal overmaken aan het consulaire beheer en onder welke de consul het bevel zal beteekenen.

4^o De kapitein van den eigenaar moet zijne plaats afstaan aan den kapitein van den hypothecairen schuldeischer, hetzij het bevel hem is beteekend, hetzij die beteekening wordt vervangen door de mededeeling van den inhoud van het bevel, hem door den consul te doen. Het spreekt van zelf dat de consul akte van die mededeeling moet opmaken.

Doch dergelijke proceduur kan de wet niet veroorloven zonder, eenerzijds, de rechten van den eigenaar en, anderzijds, de rechten van derden, die zonder bedrog eene overeenkomst sloten met den vroegeren kapitein, te vrijwaren.

't Is in 't belang van den eigenaar dat wij voorstellen het recht tot onmiddellijke uitvoerbaarheid maar toe te staan aan den eerst ingeschreven bezitter der hypotheek. Zoo is de eigenaar er zeker van dat de schuldeischer, die den maatregel neemt, daarbij voldoende belang heeft en enkel in goeden ernst zal handelen. Het belang van den eigenaar zal nog worden gevrijwaard door eenen maatregel welken de voorzitter kan nemen. Deze zal het recht hebben, te eischen dat de schuldeischer borg stelt alvorens in 't bezit te treden. Daarenboven, zoo de akte van beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid niet bepaalt welke voorwaarden de schuldeischer bij voorkomend geval moet vervullen voor het beheer en het te gelde maken van het schip, kan de

voorzitter die voorwaarden bepalen in het bevel. En opdat de eigenaar zich met vrucht zou kunnen verdedigen, stellen wij ook voor, in deze, met het oog op de tijdsbestekken, de bepalingen toe te passen, die van kracht zijn voor het te gelde te maken van het pand. Wij vinden ze in de wet van 5 Mei 1872.

Eindelijk, ingeval de schuldeischer nog in 't bezit van het schip zou zijn, laten wij den eigenaar het recht, bij de rechtbanken te vragen om openbare verkooping van het schip binnen eenen te bepalen tijd. Doch hij moet den schuldeischer dagvaarden.

Eveneens moet de wet de rechten van derden waarborgen. 't Kan zijn dat de vroegere kapitein ter goeder trouw met bevrachters, cargadoors, leveranciers overeenkomsten heeft gesloten, waarbij vergoeding wordt bedongen in geval van niet-uitvoering. Mag de nieuwe kapitein, zonder zich om die overeenkomsten te bekreunen, het schip naar goeddunken wegvooien en desnoods lossen, en zodoende die derden tegen den vaak onvermogen den gewezen eigenaar plaatsen? Dat ware niet billijk. De veiligheid der handelsbetrekkingen vergt dat die zonder bedrog gesloten overeenkomsten zonder verrassing worden uitgevoerd. Voorzeker dient er gelet te worden op het belang van den leener op hypotheek, die aldus verplicht kan zijn aan soms schadelijke overeenkomsten gevolg te geven. Doch het belang van derden, die hier den eerlijken handel vertegenwoordigen, is even eerbiedwaardig, en de billijkheid eischt dat, bij deze strijdige belangen, het verhaal, dat mogelijk kan genomen worden tegen den vervallen eigenaar, wordt opgelegd aan diengene van de twee schuldeischers die gedekt is door eene hypotheekschuld, waarvan hij zich overigens heeft meester gemaakt, veeleer dan aan diengene hunner welke wellicht geen anderen waarborg zou hebben dan de vertrouwbaarheid der overeenkomsten.

Zullen derden genoeg beschermd zijn, indien de wet den kapitein van den hypotheekischer verplicht de verbintenissen te eerbiedigen, die zonder bedrog zijn aangegaan door den gewezen kapitein, betreffende het schip of de reis? Dat is onze meening. In plaats van één schuldenaar, geeft men er hun twee en stellig zal de tweede hunner, de hypotheekischer, die den eigenaar vervangt voor de uitvoering der overeenkomsten, vermits zijn persoonlijke verantwoordelijkheid op het spel staat, er alle belang bij hebben te beheeren « als een goed huisvader ».

Wellicht wordt de vraag gesteld welk lot is beschoren aan de bemanning, ingeval de nieuwe kapitein ze zou afdanken. Haar lot wordt geregeld door de algemeene bepalingen der wet van 28 Augustus 1879. In dat opzicht zijn geen nieuwe regelen bepaald.

Dehalve zou artikel 30^{bis} luiden als volgt :

ART. 30^{bis}.

Zijn partijen daaromtrent overengekomen in de hypotheekakte of in eene latere akte, dan heeft, ingeval van niet-betaling der interesten of ingeval van niet-uitvoering der andere voorwaarden van de akte, de eerst ingeschreven schuldeischer het recht zich het bezit van het schip doen toewijzen, bij bevel op verzoekschrift verleend door den voorzitter der handelsrechtbank van de

woonhaven van het schip of van de plaats waar het is geboekt op het inschrijfsregister, in de vormen en binnen de termijnen voorzien bij de wet van 5 Mei 1872 op het onderpand.

De voorzitter kan de uitvoering van het bevel onderschikken aan het neerleggen eener akte van borgtocht ter griffie van de rechtbank.

Hij kan eveneens, indien de akte, waarin de onmiddellijke uitvoerbaarheid is bedongen, niet bepaalt de voorwaarden door den schuldeischer na te komen voor het beheer en het te gelde maken van het schip, die voorwaarden in het bevel regelen.

De schuldeischer, die in het bezit van het schip is gesteld, moet, in elk geval, de verbintenissen, betreffende het schip en de reis door den kapitein zonder bedrog genomen, eerbiedigen.

Van zijn beheer moet hij rekenschap geven.

De schuldenaar kan, binnen een termijn te bepalen door den voorzitter der rechtbank van de plaats waar het schip zijne woonhaven heeft of van die waar het werd geboekt op het inschrijfsregister, den openbaren verkoop van het schip tegen den schuldeischer vorderen.

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag de tekst van het bevelschrift, langs diplomatischen weg, telegraphisch worden overgezonden aan den Belgischen consul binnen wiens gebied het schip zich bevindt, en de consul wordt aanzocht den inhoud daarvan aan den kapitein mede te deelen en van deze mededeeling akte op te maken.

Elke kapitein is, op straffe van persoonlijke aansprakelijkheid, gehouden te gehoorzamen aan het bevelschrift of aan de mededeeling hem door den consul gedaan.

Een koninklijk besluit bepaalt de vormen die moeten worden nageleefd bij het telegraphisch verzenden der bevelschriften.

§ 6.

Krachtens artikel 32, handhaaft de inschrijving de hypotheek niet meer gedurende drie, maar wel gedurende vijf jaar.

De Commissie vereenigt zich met dat voorstel.

§ 7.

Artikel 34 is de herhaling van artikel 149 der wet van 1879.

Daarin wordt de handhaving voorgesteld van de bepaling krachtens welke « de inschrijving der hypotheek geldt als verzet tegen de uitbetaling der vergoeding van verzekering ».

De Commissie meent de weglating van die bepaling te moeten voorstellen. De Fransche wet van 1883 zag er van af en wij achten raadzaam het insgelijks te doen.

Trouwens, die uiterst strenge maatregel verwekte hevig verzet vanwege de verzekeraars. Talrijke verzekeringsovereenkomsten voor schepen die onze havens aandoen, zijn te Londen gesloten. Is het billijk, vermits het verzekeringscontract, uit zijnen aard, internationaal is, door eene Belgische wet den Engelschen verzekeraar te verbieden om zelfs te Londen overgave van geld te doen?

Ongetwijfeld zal men het belang van den schuldeischer inroepen. Doch

deze tegenwerping houdt geen steek. Trouwens, hij die beleent hoeft zich maar de verzekeringsovereenkomst te doen overhandigen.

In den regel doet hij het. En neemt hij die voorzorg niet, dan heeft hij niet te klagen.

In het verslag, bij den Franschen Senaat overgelegd, werd den hypotheekschuldeischers het middel aangewezen om die bepaling te ontgaan :

« Hypotheek-schuldeischers kunnen zich, op 't oogenblik van het sluiten van de overeenkomst, de betaling van de verzekerdesommen doen toekennen, en door die bepalingen aan de verzekeraars te beteekenen, zijn zij doelmatiger gewaarborgd dan indien de vergoedingen wegens verzekering hun door eene wetsbepaling werden toegekend. Trouwens, zij rekenen allicht op die vergoedingen, ofschoon de polissen, die gewoonlijk ieder jaar worden vernieuwd, konden verlopen zijn lang voordat de leening werd uitgekeerd... »

§ 8.

Aan 't slot van artikel 36 dient het woord « insgelijks » te worden vervangen door « eveneens ».

§ 9.

Onder artikel 33 achten wij nuttig, de artikelen 94 en 95 der wet van 16 December 1851 over te nemen, waar welke het artikel verwijst.

ART. 36.

De eisch tot doorhaling of vermindering wordt, als hoofdeisch, zonder voorafgaande poging tot verzoening, gebracht voor de rechtbank binnen welker gebied de inschrijving genomen werd. Echter zal de overeenkomst door den schuldeischer en den schuldenaar aangegaan om, ingeval van geschil, den eisch te brengen voor eene rechtbank, welke zij mochten aangewezen hebben, onder hen uitwerking erlangen.

De rechtsvorderingen, tot welke de inschrijvingen kunnen aanleiding geven tegen de schuldeischers, worden ingesteld bij dagvaarding betee-kend aan hunnen persoon, of ter laatste van de volgens het register geko-zene woonplaatsen, en dit, niettegenstaande het overlijden hetzij van de schuldeischers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats mochten gekozen hebben.

ART. 36bis.

De doorhaling moet door de rechtbanken worden bevolen, wanneer de inschrijving is gedaan zonder op de wet noch op eenen titel gegrond te zijn, of wanneer ze werd gedaan krachtens eenen hetzij onregelmatigen hetzij gedooden of gekweten titel, of wanneer de rechten van voorrang of hypo-theek langs wettelijken weg zijn uitgewischt.

III^e AFDEELING.

Van het te niet gaan van voorrechten en hypotheken.

ART. 37 tot 42.

De Commissie neemt die artikelen aan.

Niettemin dient, in artikel 39, het woord « binnen » te worden vervangen door « in den loop van ».

In artikel 42 acht de Commissie nuttig de artikelen der wet van 1851 over te nemen, naar welke dat artikel verwijst.

ART. 42.

Elke schuldeischer, wiens titel is ingeschreven, kan vorderen dat het schip in 't openbaar bij opbod worde verkocht, onder de navolgende voorwaarden :

1° Dat deze vordering bij deurwaarder aan den nieuwen eigenaar worde beteekend, uiterlijk binnén veertig dagen na de beteekening ten verzoeke van laatstgemelden gedaan, daarbij voegende één dag per vijf myriameter afstand tusschen de gekozen woonplaats en de werkelijke woonplaats van den schuldeischer die het verst is verwijderd van de rechtbank welke over de rangregeling oordeelen moet ;

2° Dat ze aanbod bevatte van den verzoeker, of van een door hem voorgestelden persoon, om den koopprijs te brengen op een twintigste boven den prijs in het contract bedongen of door den nieuwen eigenaar opgegeven. Dit opbod zal op den hoofdprijs en op de lasten slaan, zonder eenigen aftrek ten nadeele van de ingeschreven schuldeischers. Het zal niet moeten slaan op de onkosten van het eerste contract ;

3° Dat dezelfde beteekening, binnen denzelfden tijd, worde gedaan aan den vorigen eigenaar en aan den voornaamsten schuldenaar ;

4° Dat het origineel en de kopieën van deze beteekeningen worden onderteekend door den verzoekenden schuldeischer of den houder zijner uitdrukkelijke volmacht, die, in dit geval, verplicht is kopie zijner volmacht te geven. Zij moeten ook, bij voorkomend geval, door den derden opbieder onderteekend worden ;

5° Dat de verzoeker aanbiede persoonlijken of hypothecairen borgtocht te stellen tot beloop van vijf en twintig ten honderd van den prijs en van de lasten, ofwel dat hij, eene evenwaardige som in bewaring gesteld hebbende, kopie van het getuigschrift van inbewaarstelling beteekene.

Dis alles op straffe van nietigheid.

ART. 42^I.

Bij nalatigheid der schuldeischers om de opveiling te hebben gevorderd in de voorgeschreven vormen en binnen den bepaalden tijd, blijft de waarde van het schip bepaaldelijk vastgesteld op den prijs in het contract bedongen of door den nieuwen eigenaar opgegeven.

De inschrijvingen welke ten gevolge van hare rangschikking niet zijn gedekt door den koopprijs worden doorgchaald voor het gedeelte dat dezen te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opge maakt overeenkomstig de wetten der rechtspleging.

De nieuwe eigenaar zal zich van de voorrechten en hypothecken ontlasten, hetzij door aan de schuldeischers die, ten gevolge hunner rangschikking zijn gedekt, het bedrag te betalen van de inbare schuldvorderingen of van die welke het hem vrij staat te voldoen, hetzij door den prijs tot beloop dier schuldvorderingen in de consignatiekas te storten.

Hij blijft onderworpen aan de voorrechten en hypothecken, die ten gevolge

harer rangschikking zijn gedekt, wegens de niet inbare schuldvorderingen van welke hij zich niet zou willen of kunnen ontlasten.

ART. 42^{II}.

Ingeval van herverkoopning ten gevolge van opbod, zal zij geschieden volgens de vormen bij het Wetboek van Burgerlijke Rechtspleging vastgesteld.

ART. 42^{III}.

Degene, wien het goed toegewezen wordt, is gehouden, boven zijnen koopprijs, aan den buiten bezit gestelden kooper of begiftigde weder te geven de kosten en rechtmatige loonen van deszelfs contract, die van de overschrijving op de registers van den bewaarder, die van beteekening en die door hem gedaan om tot de herverkoopning te geraken.

ART. 42^{IV}.

De afstand van den schuldeischer, die de verkoopning bij opbod heeft gevorderd, kan, zelfs wanneer hij het bedrag van het bod zou betalen, de openbare toewijzing niet beletten, tenzij met uitdrukkelijke toestemming van al de andere hypotheekhebbende schuldeischers of tenzij deze laatsten, bij deurwaarder gedaagd om binnen vijftien dagen de toewijzing te doen voortzetten, er geen gevolg aan geven. In dit geval komt het bedrag van het bod ten goede aan de schuldeischers, volgens de rangschikking hunner schuldvorderingen.

ART. 42^V.

De kooper, wien het goed zal worden toegewezen, heeft zijn verhaal als naar rechte op den verkooper, tot uitkeering van hetgeen den koopprijs, bij zijnen titel bedongen, overtreft, en tot den interest van dit overschot, te rekenen van den dag na elke betaling.

ART. 42^{VI}.

Ingeval de titel van den nieuwen eigenaar tegelijkertijd onroerende en roerende goederen mocht begripen of verscheiden onroerende goederen, waarvan sommige gehypothekeerd en sommige niet gehypothekeerd, gelegen in hetzelfde of in verschillende arrondissementen van kantoren, die voor een en denzelfden prijs of voor verschillende en afzonderlijke prijzen verveemd, al of niet tot dezelfde exploitatie behooren, zal de koopprijs van ieder onroerend goed, met bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen bezwaard, worden opgegeven in de beteekening door den nieuwen eigenaar te doen bij vergelijkende waardeering, zoo noodig, van den geheelen prijs in den titel uitgedrukt.

De schuldeischer, die zich aanbiedt om den prijs van het goed te verhoogen, zal in geen geval kunnen gedwongen worden zijn bod uit te breiden tot het roerend goed noch tot andere onroerende goederen dan die gehypothekeerd voor zijne schuldvordering en binnen hetzelfde arrondissement gelegen; behoudens verhaal van den nieuwen eigenaar op zijne voorzaten tot vergoeding der schade die hij mocht lijden hetzij door de verdeeling van de door hem verkregen goederen, hetzij door die der exploitatiën. (Wet van 15 Augustus 1854. Gedw. Ont. 10.)

HOOFDSTUK IV.

VAN DE OPENBAARHEID DER HYPOTHECAIRE BESCHIEDEN
EN VAN DE AANSPRAKELIJKHEID DER BEWAARDERS.

ART. 43.

Hierboven hebben wij het nut bewezen van een register, waarop de bewaarder de namen van, de eigenaars der geboekte schepen naar alphabetische orde zou inschrijven, met verwijzing naar de bijzondere nummers van het inschrijfregister, opdat derden, bij de enkele opgave van den naam eens eigenaars, zouden kunnen weten welke schepen hij bezit en wat dezer wezenlijke stand is. Het artikel, waarbij het houden van dat register wordt opgelegd, zou artikel 43 uitmaken en luiden als volgt :

ART. 43.

De bewaarder houdt een register der nederleggingen, waarin wordt vastgesteld, bij volgnummer en naarmate zij plaats heeft, de overgave der stukken hem ter boeking op het inschrijfregister of ter inschrijving aangeboden.

Daarenboven houdt hij in een afzonderlijk register, in alphabetische orde, de lijst der eigenaars van op het inschrijfregister geboekte schepen, met verwijzing naar de nummers van het inschrijfregister.

Die registers alsmede het inschrijfregister zijn vrij van zegel. Zij zijn genummerd en gekortteekend op ieder blad, per eerste en laatste, door een van de rechters der rechtbank binnen welker gebied het kantoor der hypotheekbewaring gevestigd is.

Het register der nederleggingen wordt dag voor dag afgesloten.

ART. 45.

Des te noodzakelijker achten wij hier de overname van de artikelen 126, 128, 129 en 130 der wet van 16 December 1851, waarnaar artikel 45 verwijst, daar de stellers van het ontwerp nalieten die artikelen overeen te brengen met hoofdstuk II, waarbij een nieuw stelsel van openbaarheid wordt ingevoerd.

ART. 45¹.

De bewaarders geven aan den verzoeker, indien hij het verlangt, eene verklaring, op zegel, van de aangifte der akten of borderellen bestemd om ingeschreven te worden. Die verklaring vermeldt het nummer van het register waaronder de aangifte is ingeschreven.

Zij mogen de inschrijvingen op het inschrijfregister slechts doen op den datum en in de volgorde der hun daarvan gedane aangiften.

ART. 45^{II}.

Zij zijn aansprakelijk voor de nadeelen voortspuitende :

1^o Uit het weglaten, op het inschrijfregister, van de te hunnen kantore gevorderde inschrijvingen ;

2^o Uit het verzuim van vermelding, in hunne getuigschriften, van ééne of verscheidene der bestaande inschrijvingen, tenzij de misslag voortkome uit onvoldoende aanwijzingen, die hun niet kunnen aangerekend worden.

ART. 45^{III}.

In geval van zuivering, blijft het goed, ten aanzien van hetwelk de bewaarder, in zijne getuigschriften, een of versecheidene ingeschreven hypotheaire rechten zou uitgelaten hebben, in de handen des nieuwen bezitters van deze lasten ontheven, mits het verzoek om getuigschrift duidelijk den schuldenaar, te wiens laste de inschrijvingen werden genomen, aanwijst.

Echter schaaft deze bepaling niet aan het recht der weggelaten schuldeischers om, binnen den bekwamen tijd, het opbod te vorderen, en zich te doen rangschikken volgens de orde die hun toekomt, zoolang de koopprijs door den koper niet is betaald, of zoolang de rangregeling, onder de schuldeischers geopend, niet voorgoed gesloten is.

ART. 45^{IV}.

In geen geval mogen de bewaarders de inschrijvingen of de aflevering van getuigschriften weigeren noch vertragen, op straffe van vergoeding van de schade en verliezen geleden door partijen; te welken einde er dadelijk, ter benaarstiging van de verzoekers, processen-verbaal der weigeringen of vertragingen worden opgemaakt, hetzij door een vredegerechter, hetzij door een deurwaarder of een notaris.

HOOFDSTUK V.

STRAFFEN. — FISCALE BEPALING.

Ten gevolge der opneming, in het ontwerp der Regeering, van bepalingen van verplichtenden aard, ontleend aan het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden, is het noodzakelijk in het ontwerp ook een artikel op te nemen, betreffende de straffen. Wij voegen het bij het ontwerp onder artikel 46 en brengen het onder een afzonderlijk hoofdstuk, het V^e, en onder den titel «Straffen». Den tekst er van ontleenen wij aan het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden, doch wij verzwaren de straffen. Voor overtreding der wet op de binnenvaart, stellen de heeren Delbeke en medeleden eene boete van 26 tot 200 frank voor. Wegens overtreding van de wet op de zeevaart, die van ergeren aard kan zijn, gezien de belangrijkheid en de grootere waarde der schepen, stellen wij eene boete voor, die van 26 tot 2,000 frank kan belooopen.

Het artikel zou luiden als volgt :

ART. 46.

Elke overtreding van artikel 1 dezer wet en van de koninklijke besluiten, te harer uitvoering genomen, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 2,000 frank.

Opdat het zeevaartkrediet zich zou uitbreiden, achten wij het anderzijds nuttig, slechts het vast recht van fr. 2.40 te doen betalen voor hypotheek op zeeschepen. Tot hiertoe wordt te weinig gebruik gemaakt van die soort van hypotheek, dan dat de Schatkist door die verlaging schade zou kunnen lijden. Overigens zal de mogelijke schade ruimschoots worden vergoed door het evenredig recht op de voortaan talrijker veilingen van schepen, van welk recht wij geene afwijking meenen te moeten voorstellen.

Dit artikel zou dus luiden :

ART. 47.

De hypotheek op zeeschepen is onderworpen aan een vast recht van fr. 2.40.

Artikel 2.

Dat artikel dient te worden overeengebracht met de veranderingen in de wet ingevoerd.

De wet zal voortaan 67 artikelen bevatten, onder hunne wezenlijke nummers gerangschikt in het ontwerp der Commissie, als bijlage aan het verslag toegevoegd.

Dus zal er in het tweede lid van het artikel moeten staan :

ART. 2.

De artikelen 7 tot 37 worden onderscheidenlijk de artikelen 68 tot 98; de artikelen 39 tot 133, de artikelen 99 tot 193; de artikelen 136 tot 236, de artikelen 194 tot 273. (Het overige zooals in het ontwerp.)

ART. 3.

Uit hoofde van de amendementen, aan het ontwerp der Regeering voorgesteld, moet de overgangsbepaling rekening houden met het eerste artikel der overgangsbepalingen van het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden. Niettemin stellen wij voor, den belanghebbenden een jaar, in plaats van drie maanden, toe te staan om te voldoen aan de verplichting der boeking en der inschrijving van de zakelijke rechten.

Het artikel zou aldus worden opgesteld.

ART. 3.

Overgangsbepaling.

Binnen het jaar na het in werking treden van deze wet, is elk eigenaar van een schip, dat onder Belgische vlag vaart, gehouden het schip, ten kantore van hypotheekbewaring te Antwerpen, te doen boeken op het inschrijfregister, met inschrijving van de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

De schuldeischers, die bij deze inschrijving belang hebben, kunnen ze zelf vorderen en, zoo het noodig blijkt, den eigenaar dwingen zich aan de wet te gedragen.

II. — Binnenschepen.

ARTIKEL 4.

Zooals wij bij den aanvang van dit verslag uitlegden, zou dat artikel luiden als volgt :

De navolgende bepalingen zullen boek II^{bis} van het Wetboek van Koophandel uitmaken :

BOEK II^{bis}.

Wetboek der binnenvaart.

De bepalingen vervat in de hoofdstukken I, II, III en IV van titel I van boek II van dit Wetboek zijn van toepassing op de binnenschepen, onder voorbehoud van de navolgende afwijking en :

ARTIKEL 1.

Worden binnenschepen genoemd, alle vaartuigen, van ten minste 10 ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de binnenwateren.

Voor de toepassing van deze wet worden vaartuigen van 10 tot 20 ton, gewoonlijk tot soortgelijke verrichtingen op zee gebruikt of daartoe bestemd, gelijkgesteld met binnenschepen.

De gegrondheid dezer in het eerste artikel gebrachte wijzigingen blijkt voldoende uit de uitleggingen, die wij reeds hebben gegeven bij artikel 1, titel I, van het boek II.

ART. 3.

Elk Belgisch binnenschip moet, ten kantore van hypotheekbewaring te Brussel, worden geboekt op het inschrijfregister. De boeking op het inschrijfregister moet ten zelfden kantore worden gevorderd door hem die een binnenschip in België wil bouwen, zoodra dit op stapel is gezet, en door den koper van een vreemd binnenschip voordat het onder Belgische vlag moge varen.

Hier nemen wij eenen tekst die overeenkomt met dien welken wij hebben aangenomen en in het gedeelte des ontwerps betreffende de zeevaart.

ART. 7bis (art. 8 van het ontwerp de Commissie).

In elk kantoor van hypotheekbewaring kan men van den bewaarder eene kopie bekomen van de boeking van het *schip* op het inschrijfregister; de bewaarder wendt zich daartoe tot zijnen ambtgenoot te *Brussel*.

ART. 23 (art. 23 van het ontwerp der commissie).

Op het binnenschip en op de scheepsvracht zijn alleen bevoorrecht de na te melden schuldvorderingen, in de rangorde waarin zij hierna zijn aangeduid :

1^o Het bedrag der wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het binnenschip en de verdeling van den prijs ;

2^o De rechten en belastingen het binnenschip opgelegd in de haven waar de verkoop geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers ;

3^o Het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep tot aan den verkoop ;

4^o De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begripen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldvorderingen van dien aard betreft, hebben diegene, welke voortvloeien uit eene later ontstane oorzaak, den voorrang boven diegene voortgesproten uit eene vroegere oorzaak ;

5^o Het huur- en dienstloon van schipper en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die de inbeslagneming of den verkoop van het schip voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis.

Buiten alle hypothecaire overeenkomst, hebben zij, die schade en verliezen leden hetzij ten gevolge van aanvaring, hetzij door de schuld van den schipper of van hen die dienst doen op het schip, hetzij ten gevolge van het nietleveren der koopwaren, door het schip vervoerd; of avarij daaraan, een zakelijk recht op het schip en mogen dit volgen in welke handen ook het zich bevindt.

Bovengemelde zakelijke rechten hebben den voorrang boven de hypotheek, wanneer ze ontstonden op eenen datum die de hypothecaire inschrijving voorafging.

Hier wijken wij af van den tekst die werd aangenomen bij artikel 23 van het gedeelte des ontwerps betreffende de zeevaart, om de redenen, door ons onder dat artikel opgegeven.

ART. 46 en 47 (66 en 67 van het ontwerp der Commissie).

In het gedeelte des ontwerps betreffende de binnenvaart, moeten die artikelen aan het einde der slotbepalingen worden overgebracht. Daar zullen zij op hunne plaats staan.

* *

Het spreekt ook vanzelf dat, zoo de bepalingen van titel I, boek II, van toepassing zijn op binnenschepen, de ongepaste uitdrukkingen hoeven gewijzigd te worden, wanneer men die bepalingen achter elkander zal afkondigen in het Wetboek der schipperij.

Zoo zal het 1^{ste} hoofdstuk tot titel dragen : « Van *binnenschepen* en van hunne inschrijving » ; het 2^{de} hoofdstuk : « Van de openbaarheid der op *binnenschepen* verleende zakelijke rechten » ; het 3^{de} hoofdstuk : « Van voorrechten en hypotheeken op *binnenschepen* », enz. Zeeschip wordt vervangen door binnenschip, kapitein door schipper, enz. Die woorden zijn door gebruik en wetten bekrachtigd. Daarin kan dus geen bezwaar liggen.

* *

De bepalingen van het gedeelte des ontwerps betreffende zeeschepen en van toepassing zijnde op binnenschepen, loopen tot artikel 45 van het ontwerp der Regeering (art. 67 der Commissie). Zij bedoelen enkel den eigendom der binnenschepen, de openbaarheid der zakelijke rechten en de voorrechten en hypotheeken.

Doch, de Commissie is van oordeel dat het gedeelte betreffende de binnenvaart dient aangevuld te worden door het opnemen van de bepalingen die den afstand, de verzekering, de gemeene avarijen en de inbeslagneming van binnenschepen regelen.

In dat opzicht kon zij niets beters dan in het ontwerp over te nemen het gedeelte van het ontwerp der heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck, waarin die punten worden behandeld. 't Ware achteruitgaan, zoo men dit

werk versmaadde dat, — zooals wij in een voorgaand verslag zegden — de vrucht is van eene aanhoudende en goedgeslaagde samenwerking, en eenvoudig te beslissen dat die punten voor de binnenvaart geregeld zullen worden door de wet van 21 Augustus 1879 op de scheepvaart.

Het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden raakt het evenwel gewichtig vraagstuk der aanvaring niet aan. Wij achten raadzaam daarvoor op de binnenvaart toe te passen — zooals in het ontwerp der Regeering — titel VII der wet van 1879. 't Schijnt dat die titel eerlang wordt herzien; dat kan de binnenvaart niets anders dan voordeelig zijn.

*
* * *

De vier eerste hoofdstukken van het Wetboek der binnenvaart zullen dus overeenkomen met de vier eerste hoofdstukken van titel I des ontwerps.

Het 5^e hoofdstuk zal handelen over « Eigenaars van binnenschepen en hunne aansprakelijkheid ».

Het 6^e hoofdstuk, over « Verzekeringen en gemeene avariën ».

Het 7^e hoofdstuk, over « Algemeene bepalingen, verjaringen, straffen en fiscale bepalingen. »

Artikel 81 van het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden zal eene toepasselijke wijziging van tekst ondergaan : « Elke overtreding van boek II^{de} dezer wet, enz. »

Op dat artikel zal volgen een nieuw artikel, overeenkomstig met artikel 47 van het gedeelte des ontwerps betreffende de zeevaart en bepalende : « De hypotheek op binnenschepen is onderworpen aan een vast recht van fr. 2.40 ».

Hoofdstuk VIII zal de « overgangsbepalingen » bevatten. Het eerste artikel van dat hoofdstuk zal luiden zooals het daarmede overeenkomend artikel van het gedeelte des ontwerps betreffende de zeevaart.

Eindelijk, zal het hoofdstuk IX het eenig artikel betreffende aanvaring bevatten, dat is overgenomen uit het ontwerp der Regeering : « Titel VII der wet van 21 Augustus 1879 betreffende aanvaring is van toepassing op binnenschepen. »

Aldus aan de wet van 1879, aan het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden en aan het ontwerp der Regeering ontleenende het volmaakste wat die ontwerpen bevatten, denkt de Commissie de juiste middelmaat te hebben gehouden en gekomen te zijn tot eene minnelijke schikking, die zij vol vertrouwen onderwerpt aan de welwillende goedkeuring der Kamer.

De Verslaggever,

PAUL SEGERS.

**Projet de loi sur la navigation maritime
et la navigation intérieure.**

PROJET DE LA COMMISSION.

ARTICLE PREMIER.

Les titres I^{er} et V de la loi du 21 août 1879 formant le livre II du Code de commerce sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

TITRE I^{er}.

DES NAVIRES.

CHAPITRE I^{er}.

DES NAVIRES ET DE LEUR IMMATRICULATION.

ARTICLE PREMIER.

Sont qualifiés navires tous bâtiments, d'au moins vingt tonneaux de jauge, qui font, ou sont destinés à faire, habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.

ART. 2.

Les navires sont meubles, néanmoins ils peuvent être hypothéqués. Ils sont soumis au droit de suite et de préférence dans la mesure déterminée ci-après.

ART. 3.

Tout navire belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques, à Anvers.

L'immatriculation doit être requise au même bureau par celui qui veut construire un navire en Belgique, dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un na-

Ontwerp van wet op de Zee- en Binnenvaart.

ONTWERP DER COMMISSIE.

EERSTE ARTIKEL.

De titels I en V der wet van 21 Augustus 1879, zijnde boek II van het Wetboek van Koophandel, worden ingetrokken en door de navolgende bepalingen vervangen :

EERSTE TITEL

VAN ZEESCHEPEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

**VAN ZEESCHEPEN EN VAN HUNNE BOEKING OP
HET INSCHRIJFREGISTER.**

EERSTE ARTIKEL.

Worden zeeschepen genoemd, alle vaartuigen, van ten minste twintig ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vischen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op zee.

ART. 2.

Zeeschepen zijn roerende goederen; zij kunnen echter met hypotheek worden bezwaard. In de hierna bepaalde mate, zijn zij onderworpen aan het recht van volgingen van voorrang.

ART. 3.

Elk Belgisch zeeschip moet worden geboekt op het inschrijfregister ten kantore der hypotheekbewaring te Antwerpen.

De boeking op het inschrijfregister moet ten zelfden kantore worden gevorderd door hem die een zeeschip in België wil bouwen, zoodra het op stapel

vire étranger avant que celui-ci ne puisse naviguer sous pavillon belge.

ART. 4.

L'immatriculation a lieu sur la production au conservateur des hypothèques du certificat de jaugeage et d'un duplicata de ce document, auquel sera joint le titre authentique ou sous seing privé de l'acquisition du navire. Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

Le conservateur mentionne dans un registre-matriculaire, sous un numéro spécial :

1° La lettre, le numéro, le lieu et la date du certificat de jaugeage;

2° La date du titre d'acquisition et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ;

3° Le nom du navire, sa nature, son grément et sa force motrice, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de construction, les matériaux de sa coque, son port d'attache, les noms, la nationalité et le domicile des propriétaires et les droits réels dont il est grevé.

ART. 5.

L'immatriculation d'un navire en construction, a lieu sur la présentation au conservateur d'une requête en double, à laquelle est jointe une attestation légalisée du constructeur, et un duplicata de ce document.

Le conservateur mentionne sur son registre, sous un numéro spécial :

1° La date de la requête et celle de l'attestation;

2° L'emplacement de la mise sur chantier du navire, son nom, le mode de puissance motrice du bâtiment, les matériaux

is gezet, en door den aankoper van een vreemd zeeschip voordat het onder Belgische vlag mag varen.

ART. 4.

De boeking op het inschrijfregister geschiedt op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van den meetbrief en van een dubbel van dat stuk, waaraan wordt toegevoegd de authentieke of de onderhandsche titel van aankoop van het schip. Betreft het eene onderhandsche akte, dan wordt zij in dubbel origineelaangeboden; één daarvan is vrij van zegel. Betreft het eene authentieke akte, dan wordt bij het afschrift gevoegd eene kopie, voor eensluidend verklaard en vrij van zegel.

De bewaarder vermeldt op een inschrijfregister, onder een bijzonder nummer :

1° De letter, het nummer, de plaats en de dagteekening van den meetbrief;

2° De dagteekening van den titel van aankoop en, indien deze authentiek is, de aanduiding van den openbaren ambtenaar;

3° Den naam van het schip, zijnen aard, zijn tuig en zijne beweegkracht, zijne afmetingen, zijne tonnemaat, den datum en de plaats van zijn bouw, de materialen van zijn romp, zijne woonhaven, de namen, de nationaliteit en de woonplaats der eigenaars en de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

ART. 5.

De boeking op het inschrijfregister van een in aanbouw zijnde zeeschip geschiedt op overlegging, bij den bewaarder, van eene aanvraag in dubbel, waarbij zijn gevoegd een gelegaliseerd getuigschrift van den scheepsbouwer en een dubbel van dit stuk.

De bewaarder vermeldt in zijn register, onder een bijzonder nummer :

1° Den datum der aanvraag en dien van het getuigschrift;

2° De plaats waar het schip op stapel is gezet, zijnen naam, den aard der beweeg-

de sa coque, ses dimensions et son tonnage présumés et, s'il s'agit d'un navire à vapeur, le nombre de chevaux nominaux de sa machine motrice.

ART. 6.

Les changements qui surviennent au navire, dans un des éléments prévus sous le n^o 2^o des deux articles précédents, sont portés au registre matricule, à la suite de la première annotation, sur la production du certificat de jaugeage qui constate ces changements et d'un duplicata de ce document.

Tout nouveau certificat du jaugeage doit rappeler les certificats antérieurs, par la désignation de leur lettre, de leur numéro, de leur date et du nom du navire auquel ils s'appliquent.

ART. 7.

Le conservateur certifie, au pied du certificat de jaugeage et du titre d'acquisition ou, le cas échéant, de l'un des doubles de la requête et de l'attestation du conservateur, qu'il a fait l'annotation requise, dont il indique la date et le numéro, et il restitue les pièces à l'intéressé.

ART. 8.

En tout bureau d'hypothèque, on pourra obtenir du conservateur, qui s'adressera à cet effet à son collègue du bureau de la conservation des hypothèques à Anvers, une copie de la matricule du navire.

ART. 9.

Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le capitaine d'un navire belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce navire, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé.

kracht van het vaartuig, de materialen van zijn romp, zijne vermoedelijke afmetingen en tonnemaat en, is het een stoomschip, het getal nominale paardkracht van zijn motor.

ART. 6.

De veranderingen door het schip ondergaan in één der bestanddeelen voorzien bij n^o 2 van de twee voorgaande artikelen, worden op het inschrijfregister vermeld achter de eerste aantekening, op overlegging van den meetbrief, waarbij die veranderingen vastgesteld zijn, en van een dubbel van dit stuk.

In iederen nieuwen meetbrief moeten de vroegere meetbrieven zijn aangehaald, door opgave van hunne letter, van hun nummer, van hunnen datum en van den naam van het schip waarop zij betrekking hebben.

ART. 7.

Onderaan op den meetbrief en op den titel van aankoop, of, bij voorkomend geval, onderaan op één der duplicaten van de aanvraag en van de verklaring afgeleverd door den bewaarder, bevestigt deze dat hij de gevraagde aantekening gedaan heeft; daarvan duidt hij datum en nummer aan en hij geeft de stukken aan den belanghebbende terug.

ART. 8.

In elk hypotheekkantoor kan men van den bewaarder een afschrift bekomen van de boeking van het schip op het inschrijfregister; de bewaarder wendt zich daartoe tot zijnen ambtgenoot van het kantoor der hypotheekbewaring te Antwerpen.

ART. 9.

Om de Belgische wateren te mogen bevaren, moet de kapitein van een Belgisch schip eene nationaliteitsakte aan boord hebben, ondertekend door den bewaarder der hypotheeken en vermeldende de inschrijving van dit schip, benevens al de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

Les propriétaires des navires sont tenus de requérir immédiatement, sur l'acte de nationalité, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description prévue aux articles 4, 5 et 6 ci-dessus et dans les inscriptions prévues aux articles 10 et 11 ci-après.

Si, par une cause quelconque, le bateau est détruit, ou s'il est vendu à l'étranger, l'acte de nationalité doit, dans le mois de la destruction ou de la vente, être remis au conservateur, et celui-ci mentionnera son annulation en marge tant de l'acte que de la matricule.

En cas de perte de l'acte dans le sinistre qui a détruit le bateau, le propriétaire en donnera par écrit connaissance au conservateur, qui en fera mention sur l'immatriculation à annuler et gardera la déclaration à l'appui de ses écritures.

Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions sont déterminées par arrêté royal et entraînent l'application de la loi du 6 mars 1818.

CHAPITRE II.

DE LA PUBLICITÉ DES DROITS RÉELS CONCÉDÉS SUR LES NAVIRES.

ART. 10.

Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques désigné sous l'article 3; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.

ART. 11.

Sont aussi inscrites au dit bureau,

De eigenaars der schepen zijn gehouden onmiddellijk te vorderen dat op de nationaliteitsakte melding worde gemaakt van elk feit dat voor gevolg heeft eene wijziging te brengen in de beschrijving voorzien bij bovenstaande artikelen 4, 5 en 6, alsmede in de inschrijvingen voorzien bij de volgende artikelen 10 en 11.

Zoo, door welke oorzaak ook, het schip wordt vernield, of in den vreemde wordt verkocht, moet de nationaliteitsakte, binnen ééne maand na de vernieling of den verkoop, worden behandigd aan den bewaarder en deze vermeldt hare tenietdoening op den rand zoowel van de akte als van het inschrijfregister.

Geraakt de akte verloren in de ramp, waarbij het schip werd vernield, dan geeft de eigenaar schriftelijk kennis daarvan aan den bewaarder, die zulks vermeldt op de te vernietigen boeking en de kennisgeving tot staving van zijne geschriften bewaart.

De maatregelen, die tot naleving van deze bepalingen noodig mochten zijn, worden bij koninklijk besluit vastgesteld en brengen de toepassing mede van de wet van 6 Maart 1818.

HOOFDSTUK II.

VAN DE OPENBAARHEID DER OP ZEESCHEPEN VERLEENDE ZAKELIJKE RECHTEN.

ART. 10.

De akten en vonnissen die tot bewijs strekken van eene overeenkomst tot vestiging, tot overdracht, tot verklaring of tot te niet gaan van een zakelijk recht, dat geen voorrecht is, op een reeds gebouwd of in aanbouw zijnde zeeschip, worden ingeschreven bij het onder artikel 3 aangewezen kantoor der hypotheekbewaring; tot daar toe kunnen ze tegen derden niet worden ingeroepen.

ART. 11.

Worden eveneens ten gemelden kan-

les demandes tendant à faire déclarer a résolution, la révocation ou l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent, et les décisions rendues sur ces demandes.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

ART. 12.

Les actes sous seing privé et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

ART. 13.

Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

ART. 14.

L'inscription prévue par l'article 8 est faite au registre matricule sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé, et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

ART. 15.

Le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre matricule :

1^o La date de l'acte;

tore ingeschreven : de eischen die er toe strekken de ontbinding, de herroeping of de vernietiging eener in de bevoordingen van het vorig artikel vallende overeenkomst te doen verklaren, alsmede de op die eischen gevolgde uitspraken.

Die eischen zijn slechts ontvankelijk indien ze werden ingeschreven. Wordt de exceptie niet ingeroepen, dan zal daarin door den rechter worden voorzien en zij kan tegengesteld worden in elken staat der zaak.

De griffiers mogen, op straffe van alle schadeloosstellingen, geen afschrift van het vonnis afleveren, alvorens hun het bewijs zij geleverd dat het vonnis ingeschreven werd.

ART. 12.

Onderhandsche akten en authentieke akten worden ter inschrijving aangenomen.

ART. 13.

Geene akte wordt ter inschrijving aangenomen indien het zeeschip, waarop zij betrekking heeft, niet is geboekt op het inschrijffregister.

ART. 14.

De bij artikel 8 bedoelde inschrijving wordt gedaan op het inschrijffregister, op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van de aan openbaarheid onderworpen akte, zoo het eene onderhandsche akte is, en van een afschrift dier akte, zoo het eene authentieke akte geldt.

Is de akte eene onderhandsche, dan wordt zij in dubbel origineel overgelegd, waarvan één vrij is van zegel. Is de akte eene authentieke, dan wordt aan het afschrift eene gewaarmerkte kopie, vrij van zegel, toegevoegd.

ART. 15.

De hypotheekbewaarder vermeldt op het inschrijffregister :

1^o Den datum der akte;

2^o La nature de l'acte, et s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane ;

3^o Les noms, prénoms, professions et domiciles des parties ;

4^o La nature de la convention et ses éléments principaux.

ART. 16.

Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original exempt du timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

ART. 17.

Si l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme contenant les indications mentionnées dans l'article 15.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que, dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

ART. 18.

L'inscription exigée par l'article 9 est faite au registre matricule sur la présentation au conservateur :

1^o S'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, les droits dont la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action ;

2^o Den aard der akte en, zoo het eene authentieke akte is, de aanduiding van den openbaren ambtenaar of van de rechtbank van welke zij uitgaat ;

3^o De namen en voornamen, het beroep en de woonplaatsen van partijen ;

4^o Den aard der overeenkomst en hare voornaamste gegevens.

ART. 16.

Na de inschrijving gedaan te hebben, overhandigt de bewaarder aan den aanvrager het afschrift van den titel, zoo deze een authentieke is, en één der origineelen, zoo het een onderhandsche is. Onderaan op de akte bevestigt hij dat de inschrijving, waarvan hij datum en nummer opgeeft, door hem gedaan werd.

De gewaarmerkte kopie der authentieke akte of het origineel, vrij van zegel, zoo de akte eene onderhandsche is, blijven ten kantore berusten.

ART. 17.

Wordt de aan inschrijving onderworpen akte door den kapitein tijdens de reis opgemaakt, dan kan de formaliteit worden vervuld op vertoon van een telegram inhoudende de in artikel 15 bedoelde opgaven.

Die formaliteit heeft al hare wettelijke kracht, mits, binnen drie maanden na de inschrijving van het telegram, de akte bij den hypotheekbewaarder wordt overgelegd om te worden ingeschreven.

ART. 18.

De bij artikel 9 vereischte inschrijving wordt gedaan in het inschrijfregister, op overlegging bij den bewaarder :

1^o Zoo het een eisch in rechten geldt, van twee uittreksels vermeldende de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen van partijen, de rechten welker ontbinding, herroeping of vernietiging wordt gevraagd en de rechtbank die de zaak te behandelen heeft ;

2° S'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation, le conservateur se borne à constater la remise des dits extraits au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

ART. 19.

Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

ART. 20.

L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles qui précèdent n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

CHAPITRE III.

DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES.

ART. 21.

Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance; ils priment toujours les hypothèques.

2° Zoo het een vonnis geldt, van twee door den griffier verstrekte uittreksels, vermeldende de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen van partijen, het beschikkend gedeelte van de uitspraak en de rechtbank of het hof waarvan zij is uitgegaan.

De bewaarder overhandigt aan den aanvrager één der uittreksels waarop hij bevestigt dat de inschrijving gedaan werd.

Is het schip, waarop de eisch tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft, niet geboekt op het inschrijfregister, dan bepaalt zich de bewaarder erbij de overlegging van bedoelde uittreksels in het register der nederleggingen vast te stellen, behoudens de inschrijving te doen zoo de boeking op het inschrijfregister later gevraagd wordt.

ART. 19.

Indien verschillende aan openbaarheid onderworpen titels denzelfden dag ter hypotheekbewaring werden aangeboden, wordt de voorrang bepaald volgens het volgnummer waaronder de overlegging der titels door den bewaarder in het register der nederleggingen werd vermeld.

ART. 20.

Verzuim van één of meer van de bij de voorgaande artikelen opgelegde formaliteiten brengt de nietigheid der inschrijving niet mede, tenzij daaruit voor derden een nadeel voortgesproken is.

HOOFSTUK III.

VAN VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN OP ZEESCHEPEN.

ART. 21.

De rechten van voorrang onder de schuldeischers van een zeeschip vloeien voort hetzij uit voorrechten, hetzij uit hypotheken. De voorrechten zijn afhankelijk van de hoedanigheid der schuld-

ART. 22.

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite 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. 23.

Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

ART. 24.

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 que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

SECTION I^{re}.*Des privilèges maritimes.*

ART. 25.

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

1^o Les états légalement taxés des frais de justice et autres, nécessités par la vente du navire et par la distribution du prix;

2^o Les droits et taxes imposés au navire dans le port où se fait la vente et

vordering; zij hebben altijd den voorrang boven de hypotheeken.

ART. 22.

De schuldeischers die op een zeeschip een voorrecht of eene ingeschreven hypotheek hebben, behouden hunne rechten op dat schip in welke handen ook het overga, om te worden gerangschikt en betaald volgens den rang hunner schuldvorderingen of inschrijvingen.

ART. 23.

Zoo de derde bezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet heeft betaald binnen de tijdsbestekken en den betalingstijd aan den schuldenaar verleend, of zoo hij verzuimt de formaliteiten te vervullen die verder worden bepaald tot zuivering van zijn eigendom, heeft ieder schuldeischer het recht het bezwaarde schip te zijnen nadeele te doen verkoopen.

ART. 24.

Verandering van nationaliteit brengt geen schade toe aan de rechten waarmede het schip bezwaard is. De uitgestrektheid van deze rechten wordt geregeld door de wet van de vlag die het schip wettig voerde wanneer de verandering van nationaliteit bewerkt werd. .

I^e AFDEELING.*Van voorrechten op zeeschepen.*

ART. 25.

Op het zeeschip en op de scheepsvracht zijn alleen bevoorrecht de na te melden schuldvorderingen, in de rangorde waarin zij hierna zijn aangeduid:

1^o Het bedrag der wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het schip en de verdeeling van den prijs;

2^o De rechten en belastingen het schip opgelegd in de haven waar de verkoop

justifiés par les quittances des receveurs ;

3° Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du navire, des agrès et des apparaux, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage, et l'assistance du navire. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause antérieure ;

5° Les loyers et gages du capitaine et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie ou la vente du navire, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours du dernier voyage ;

6° Les sommes prêtées au capitaine par lettre à la grosse ou autrement, pour les besoins urgents du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

7° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou pour les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage.

SECTION II.

De l'hypothèque maritime.

ART. 26.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 27.

Le contrat d'hypothèque maritime est écrit. Il peut être fait sous seing privé.

geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers ;

5° Het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep tot aan den verkoop ;

4° De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begrijpen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldvorderingen van dien aard betreft, hebben diegene, welke voortvloeien uit eene later ontstane oorzaak, den voorrang boven diegene voortgesproten uit eene vroegere oorzaak ;

5° Het huur- en dienstloon van kapitein en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die aan de inbeslagneming of den verkoop van het schip voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis ;

6° De gelden aan den kapitein op bodemerij of op andere wijze geleend voor de behoeften van het schip tijdens de laatste reis ende terugbetaling van den prijs der koopwaren, met hetzelfde doel door hem verkocht ;

7° De schadeloosstellingen aan de bevrachters verschuldigd wegens niet-aflevering van door hen ingeladen koopwaren of wegens terugbetaling van de avarij aan die koopwaren overkomen door de schuld van den kapitein of van het scheepsvolk of wegens de schadeloosstellingen verschuldigd door aanvaring

II° AFDEELING.

Van hypotheek op zeeschepen.

ART. 26.

Zeeschepen kunnen met hypotheek worden bezwaard bij overeenkomst van partijen.

ART. 27.

De hypotheekovereenkomst voor zeeschepen moet schriftelijk geschieden. Zij

ART. 28.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un mandat spécial donné par écrit. Elle ne peut être consentie sur une part indivise du navire que du consentement de la majorité des propriétaires ou par le capitaine dans le cas de l'article 25 de la loi du 21 août 1879.

ART. 29.

Les hypothèques maritimes ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les navires qu'ils y soumettent.

ART. 30.

Ceux qui n'ont sur le navire qu'un droit suspendu par une condition ou résoluble dans certains cas, ou sujet à rescision, ne peuvent consentir qu'une hypothèque soumise aux mêmes conditions ou à la même rescision.

ART. 31.

Les navires des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi.

L'hypothèque des navires des absents, tant que la possession n'en est déferée que provisoirement, est soumise aux formalités prescrites pour les mineurs et les interdits.

ART. 32.

L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtimens

kan bij onderhandsche akte worden aangegaan.

ART. 28.

Deze hypotheek kan enkel worden toegestaan door den eigenaar of door den gemachtigde die doet blijken dat hij daartoe eene bijzondere schriftelijke volmacht heeft. Zij mag niet worden verleend op een onverdeeld gedeelte van het schip, tenzij met toestemming van de meerderheid der eigenaars of door den kapitein in het geval voorzien bij artikel 25 der wet van 21 Augustus 1879.

ART. 29.

Hypotheeken op zeeschepen kunnen enkel worden toegestaan door hen die bevoegd zijn tot het vervreemden van de schepen, welke zij daaraan onderwerpen.

ART. 30.

Zij, die op het schip slechts een recht hebben, dat door eene voorwaarde is opgeschorst of dat in zekere gevallen kan worden ontbonden, of aan vernietiging is onderworpen, kunnen enkel toestaan eene hypotheek, aan dezelfde voorwaarden of aan dezelfde vernietiging onderworpen.

ART. 31.

De schepen van minderjarigen en van geïnterdiceerden kunnen slechts wegens de oorzaken en in de vormen, bij de wet bepaald, gehypothekeerd worden.

De hypotheek der schepen van afweziggen, zoolang het bezit daarvan maar voorloopig is toegewezen, is onderworpen aan de formaliteiten voorgeschreven voor minderjarigen en geïnterdiceerden.

ART. 32.

De hypotheek op zeeschepen is alleen dan geldig, wanneer zij is toegestaan op

spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

ART. 33.

Si les navires affectés à l'hypothèque ont péri ou ont éprouvé des dégradations, de manière qu'ils soient devenus insuffisants pour la sûreté du créancier, celui-ci a le droit de réclamer le remboursement de sa créance.

Néanmoins, le débiteur sera admis à offrir un supplément d'hypothèque, si la perte ou les dégradations ont eu lieu sans sa faute.

ART. 34.

Si la créance résultant de l'obligation est conditionnelle, la condition sera mentionnée dans l'inscription dont il sera parlé ci-après.

L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable; elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créateur, laquelle pourra être établie par tous moyens légaux.

Le créateur conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.

L'opposition doit être signifiée au conservateur des hypothèques et au créateur et contenir élection de domicile dans l'arrondissement. Le conservateur la transcrit en marge de l'inscription, et mention de cette transcription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition

bijzonderlijk aangewezen vaartuigen en voor eene bepaalde som.

Zij kan worden gevestigd op een in aanbouw zijnde zeeschip.

ART. 33.

Indien de aan hypotheek onderworpen schepen vergaan zijn of beschadigingen hebben geleden, zoodanig dat zij ongenoegzaam geworden zijn voor de zekerheid van den schuldeischer, heeft deze het recht de terugbetaling zijner schuldvordering te eischen.

Echter zal het den schuldenaar toegelaten zijn eene aanvulling van hypotheek aan te bieden, indien het verlies of de beschadigingen buiten zijne schuld zijn ontstaan.

ART. 34.

Indien de schuldvordering, uit de verbintenis voortspuitende, voorwaardelijk is, wordt de voorwaarde vermeld in de inschrijving waarvan hierna gesproken wordt.

De hypotheek, toegestaan tot zekerheid van een openstaande krediet, is geldig; zij neemt rang met de dagteekening harer inschrijving, zonder inachtneming van de tijdstippen waarop de verbintenissen, door den schuldeischer aangegaan, zijn uitgevoerd, welke uitvoering door alle wettelijke middelen mag worden vastgesteld.

De schuldeischer behoudt tegenover derden het recht te beschikken over de hypotheek, zelfs wanneer verbintenissen, op het krediet te gelden, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare titels. De houder van die titels kan echter de gevolgen der akten van opheffing of andere akten, die schade zouden toebrengen aan zijn recht, bij verzet schorsen.

Het verzet moet worden beteekend aan den hypotheekbewaarder en aan den schuldeischer, en kiezing van domicilie in het arrondissement behelzen. Door den bewaarder wordt het overgeschreven op den rand der inschrijving en van deze overschrijving wordt melding gemaakt

n'aura effet que pendant deux ans si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

ART. 35.

L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend aussi au fret.

ART. 36.

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

ART. 37.

L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

ART. 38.

Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

Celui-ci mentionne sur le registre matricule, outre les énonciations prescrites par l'article 15 :

1^o Le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital;

2^o Le cas échéant, la stipulation de voie parée;

3^o L'élection de domicile.

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

Il est loisible à celui au profit duquel

onderaan op het origineel van 't exploit. Het verzet is slechts gedurende twee jaren geldig indien het niet wordt vernieuwd; daarvan kan opheffing bij eenvoudig exploit worden verleend.

ART. 35.

Behoudens strijdig beding, breidt de hypotheek op zeeschepen zich uit tot zeil en treil, tot de machines en andere toebehooren. Ook strekt zij zich uit tot de scheepsvracht.

ART. 36.

De hypotheek waarborgt, op denzelfden rang als de hoofdsom, drie jaren interest.

ART. 37.

De hypotheek kan worden ingeschreven zoolang zij bestaat.

Bij overlijden van den schuldenaar, moet de inschrijving geschieden binnen drie maanden na de opening der nalatenschap.

Geene inschrijving mag nog worden genomen na de inschrijving der akte van vervreemding of na het faillissement van den schuldenaar.

ART. 38.

De titel tot vestiging der hypotheek behelst kiezing van domicilie door den schuldeischer ter verblijfplaats van den hypotheekbewaarder.

Deze vermeldt in het inschrijfregister, behalve de in artikel 15 voorgeschreven opgaven :

1^o Het bedrag en den vervaltijd van den interest alsook het tijdstip voor de terugbetaling der hoofdsom ;

2^o Bij voorkomend geval, het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid ;

3^o De kiezing van domicilie.

Bij gebrek aan kiezing van domicilie, mogen alle beteekeningen en aanzeggingen betreffende de inschrijving worden gedaan aan den Procureur des Konings van het arrondissement.

Aan dengene te wiens behoeve eene

une inscription existe ou à ses représentants de changer le domicile élu, à la charge d'un choisir et indiquer un autre.

A cet effet, il déposera, soit par lui-même, soit par un tiers, au bureau des hypothèques, un acte authentique constatant sa volonté à cet égard, ou bien il signera sur le registre matricule une déclaration portant changement de domicile.

Dans ce dernier cas, son identité sera, si le conservateur l'exige, certifiée par un notaire qui opposera aussi sa signature au bas de la déclaration.

ART. 39.

Si les parties en ont convenu dans l'acte hypothécaire ou dans un acte ultérieur, le créancier premier inscrit aura le droit, en cas de non-paiement des intérêts ou en cas d'inexécution des autres conditions de l'acte, de se faire envoyer en possession du navire hypothéqué, par ordonnance rendue sur requête par M. le président du tribunal de commerce du port d'attache du navire ou du lieu de son immatriculation, dans les formes et délais prévus par la loi du 5 mai 1872 sur le gage.

Le président pourra subordonner l'exécution de l'ordonnance au dépôt d'un acte de caution au greffe du tribunal.

Il pourra de même, si l'acte qui stipule la voie parée ne détermine pas les conditions que le créancier devra observer dans la gestion et la réalisation du navire, régler ces conditions dans l'ordonnance.

Le créancier, envoyé en possession devra, en tous cas, respecter les engagements relatifs au navire et au voyage contractés sans fraude par le capitaine.

inschrijving gedaan is of aan zijne tegenwoordigers staat het vrij het gekozen domicile te veranderen, mits er een ander wordt gekozen en aangeduid.

Te dien einde zal hij, hetzij zelf, hetzij door eenen derde, ten kantore der hypotheken eene authentieke akte nederleggen, zijnen wil dienaangaande verklarend, ofwel op het inschrijfregister zal hij eene verklaring teekenen, behelzende verandering van woonplaats.

In dit laatste geval, zal zijne identiteit, indien de bewaarder zulks vereischt, worden bevestigd door eenen notaris, die eveneens zijne handteekening onderaan op de verklaring zal zetten.

ART. 39.

Zijn partijen daaromtrent overeengekomen in de hypotheekakte of in eene latere akte, dan heeft, ingeval van niet-betaling der interesten of ingeval van niet-uitvoering der andere voorwaarden van de akte, de eerst ingeschreven schuldeischer het recht zich het bezit van het schip te doen toewijzen, bij bevel op verzoekschrift verleend door den voorzitter der handelsrechtbank van de woonhaven van het schip of van de plaats waar het is geboekt op het inschrijfregister, in de vormen en binnen de termijnen voorzien bij de wet van 5 Mei 1872 op het onderpand.

De voorzitter kan de uitvoering van het bevel onderschikken aan het neerleggen eener akte van borgtocht ter griffie van de rechtbank.

Hij kan eveneens, indien de akte, waarin de onmiddellijke uitvoerbaarheid is bedongen, niet bepaalt de voorwaarden door den schuldeischer na te komen voor het beheer en het te gelde maken van het schip, die voorwaarden in het bevel regelen.

De schuldeischer, die in het bezit van het schip is gesteld, moet, in elk geval, de verbintenissen, betreffende het schip en de reis door den kapitein zonder bedrog genomen, eerbiedigen.

Il aura à rendre compte de sa gestion.

Le débiteur pourra, dans un délai à déterminer par le tribunal du port d'attache du navire ou du lieu de son immatriculation, requérir contre le créancier la vente publique du navire.

Si le navire se trouve en pays étranger, le texte de l'ordonnance pourra être transmis télégraphiquement par la voie diplomatique au consul de Belgique dans le ressort duquel se trouve le navire, et le consul sera requis d'en communiquer le contenu au capitaine et de dresser acte de cette communication.

Tout capitaine sera tenu d'obtempérer à l'ordonnance ou à la communication que lui fera le consul, sous peine de responsabilité personnelle.

Un arrêté royal déterminera les formes qui seront observées pour la transmission télégraphique des ordonnances.

ART. 40.

Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

ART. 41.

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

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

ART. 42.

Lorsque l'acte emportant cession d'un

Van zijn beheer moet hij rekenschap geven.

De schuldenaar kan, binnen een termijn te bepalen door den voorzitter der rechtbank van de plaats waar het schip zijne woonhaven heeft of van die waar het werd geboekt op het inschrijfsregister, den openbaren verkoop van het schip tegen den schuldeischer vorderen.

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag de tekst van het bevelschrift, langs diplomatischen weg, telegraphisch worden overgezonden aan den Belgischen consul binnen wiens gebied het schip zich bevindt, en de consul wordt aanzocht den inhoud daarvan aan den kapitein mede te deelen en van deze mededeeling akte op te maken.

Elke kapitein is, op straffe van persoonlijke aansprakelijkheid, gehouden te gehoorzamen aan het bevelschrift of aan de mededeeling hem door den consul gedaan.

Een koninklijk besluit bepaalt de vormen die moeten worden nageleefd bij het telegraphisch verzenden der bevelschriften,

ART. 40.

Onder hypothecaire schuldeischers wordt de rang door de dagteekening bepaald en, zoo de dagteekening dezelfde is, door het volgnummer der inschrijving.

ART. 41.

De inschrijving handhaaft de hypotheek gedurende vijf jaren, te rekenen van af haren datum. Zij houdt op van kracht te zijn, indien de inschrijving vóór het verstrijken van dien termijn niet is vernieuwd geworden.

De inschrijving wordt vernieuwd op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van een verzoekschrift in dubbel, bevattende de nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving; zoo niet, geldt zij slechts als eerste inschrijving.

ART. 42.

Wanneer de akte, die afstand van een

droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

ART. 43.

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

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

ART. 44.

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.

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée sur papier libre, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

hypotheekrecht medebrengt, eene onderhandsche is, moet de titel tot vestiging der hypotheek, waarop hare inschrijving is vermeld, aan den bewaarder vertoond worden. De bewaarder vermeldt daarop den afstand.

Zoo ook waar het eene authentieke akte geldt, indien zij werd verleden krachtens eene onderhandsche volmacht of indien zij in het buitenland werd opge maakt in de bij de buitenlandsche wet voorziene vormen.

ART. 43.

Bij vergaan of onzeewaardigheid van het schip, worden de rechten van den schuldeischer uitgeoefend op de geredde voorwerpen of op dezer opbrengst, zelfs al kon de schuldvordering nog niet geëischt worden.

Bij regeling van avarij het schip betreffende, mag de hypothecaire schuldeischer tussekomen tot vrijwaring zijner rechten; hij mag deze slechts uitoefenen wanneer de vergoeding niet geheel of gedeeltelijk tot herstelling van het schip werd of zou worden aangewend.

ART. 44.

De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd met toestemming der belanghebbende partijen die daartoe bevoegd zijn, of ten gevolge van een vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.

De doorhaling of de vermindering wordt door den bewaarder gedaan, hetzij op nederlegging van een afschrift van de authentieke akte tot toestemming, hetzij op nederlegging van de akte in brevet en van eene gevaarmerkte kopie op ongezegeld papier, hetzij op nederlegging der onderhandsche akte, hetzij op nederlegging van een afschrift van het vonnis.

Een letterlijk uittreksel van de authentieke akte volstaat, wanneer daarin door den notaris, die het afleverde, wordt verklaard dat de akte noch bedingen noch voorbehoudingen bevat.

Si l'acte 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 titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est pareillement requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

ART. 45.

La demande en radiation ou en réduction, par action principale, sera portée, sans préliminaire de conciliation, devant le tribunal dans le ressort duquel l'inscription a été prise. Cependant, la convention faite par le créancier et le débiteur de porter, en cas de contestation, la demande à un tribunal qu'ils auraient désigné, recevra son exécution entre eux. Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne ou au dernier des domiciles élus sur le registre; et ce nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auraient fait élection de domicile.

ART. 46.

La radiation doit être ordonnée par les tribunaux lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé,

Is de akte eene onderhandsche, dan worden er twee origineelen van opgemaakt, waarvan één vrij van zegel, en de geheele of gedeeltelijke doorhaling wordt enkel gedaan op vertoon van den titel tot vestiging der hypotheek, waarop dezer inschrijving vermeld is. De bewaarder vermeldt daarin de geheele of gedeeltelijke doorhaling der inschrijving.

Het vertoonen van den titel tot vestiging der hypotheek wordt eveneens vereischt wanneer de akte eene authentieke is, zoo zij werd verleden krachtens eene onderhandsche volmacht of zoo zij buitenlands werd opgemaakt in de door de buitenlandsche wet voorziene vormen.

ART. 45.

De eisch tot doorhaling of vermindering wordt, als hoofdeisch, zonder voorafgaande poging tot verzoening, gebracht voor de rechtbank binnen welker gebied de inschrijving genomen werd. Echter zal de overeenkomst door den schuldeischer en den schuldenaar aangaan om, ingeval van geschil, den eisch te brengen voor eene rechtbank, welke zij mochten aangewezen hebben, onder hen uitwerking erlangen.

De rechtsvorderingen, tot welke de inschrijvingen kunnen aanleiding geven tegen de schuldeischers, worden ingesteld bij dagvaarding en beteekend aan hunnen persoon, of ter laatste van de volgens het register gekozene woonplaatsen, en dit, niettegenstaande het overlijden hetzij van de schuldeischers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats mochten gekozen hebben.

ART. 46.

De doorhaling moet door de rechtbanken worden bevolen, wanneer de inschrijving is gedaan zonder op de wet noch op eenen titel gegrond te zijn, of wanneer ze werd gedaan krachtens eenen

ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sont effacés par les voies légales.

SECTION III.

De l'extinction des privilèges et hypothèques.

ART. 47.

Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

1° Par l'extinction de l'obligation principale ;

2° Par renonciation des créanciers ;

3° Par la vente forcée du navire grevé ;

4° Par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après

ART. 48.

Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

A. Que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 8 ;

B. Que l'aliénation soit publiée dans un des journaux d'Anvers, de Gand et du port d'attache ;

C. Que l'aliénation soit affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire ;

D. Qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription, de la publication et de l'affiche.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

hetzij onregelmatigen hetzij gedooden of gekweten titel, of wanneer de rechten van voorrang of hypotheek langs wettelijken weg zijn uitgewischt.

III^e AFDEELING.

Van het te niet gaan van voorrechten en hypotheeken.

ART. 47.

De voorrechten en hypotheeken gaan te niet :

1° Door het te niet gaan der hoofdbinten ;

2° Door afstand, gedaan door de schuldeischers ;

3° Door den gedwongen verkoop van het bezwaarde schip ;

4° Door de vrijwillige vervreemding van het bezwaarde schip, gevolgd van de vervulling der hierna opgelegde formaliteiten en bedingen.

ART. 48.

De voorrechten gaan te niet door vrijwillige vervreemding onder de volgende voorwaarden :

A. Dat de akte van vervreemding worde ingeschreven overeenkomstig artikel 8 ;

B. Dat de vervreemding worde bekendgemaakt in een der nieuwsbladen van Antwerpen, van Gent en van de haven waar het schip te huis hoort ;

C. Dat de vervreemding worde aangeplakt aan den mast of op het meest zichtbare gedeelte van het schip ;

D. Dat geen verzet door den schuldeischer worde beteekend zoowel aan den vroegeren als aan den nieuwen eigenaar, binnen ééne maand na de inschrijving, de bekendmaking en de aanplaking.

Echter blijft het recht van voorrang van den schuldeischer bestaan op den verkoopprijs, zoolang deze niet betaald of verdeeld is.

ART. 49.

Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites au cours de ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie 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 de l'inscription de son titre ;

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. 50.

Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification 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 jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

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

ART. 49.

De hypotheeken gaan te niet door vrijwillige vervreemding, op voorwaarde dat, binnen zes maanden na de inschrijving van zijnen titel of, ingeval van vervolging in den loop van die zes maanden, binnen den tijd van vijftien dagen te rekenen van het bevel dat de inbeslaglegging voorafgaat, de nieuwe eigenaar aan al de ingeschreven schuldeischers, ter doorhen in de inschrijvingen gekozen woonplaats, beteekene :

1° Een uittreksel van zijn titel bevattende de dagteekening en den aard der akte, de aanduiding van partijen, den naam, het soort en de tonnemaat van het schip, den prijs en de lasten die van den prijs deel uitmaken, de schatting van het voorwerp zoo het werd gegeven of afgestaan anders dan bij verkoop ;

2° Opgave van den datum van inschrijving van zijnen titel ;

3° Eene tabel met drie kolommen, bevattende : de eerste, den datum der inschrijvingen ; de tweede, den naam der schuldeischers, en de derde, het bedrag der ingeschreven schuldverordeningen.

ART. 50.

De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van beteekening, dat door hem zullen worden voldaan de hypothecaire schulden en lasten tot beloop van den prijs of van de aangegeven waarde, zonder eenigen aftrek ten voordeele van den verkoper of van wie ook.

Behoudens strijdig beding in de titels der schuldverordeningen, heeft hij recht op de termijnen en op den betalingstijd aan den oorspronkelijken schuldenaar verleend en hij neemt diegenen in acht welke tegen dezen laatste bedongen zijn.

De niet vervallen schuldverordeningen, welke ten gevolge harer rangschikking slechts gedeeltelijk zijn gedeekt, kunnen dadelijk worden geëischt van den nieuwen eigenaar tot de behoorlijke som, en van den schuldenaar voor het geheel.

ART. 51.

Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quarante jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

ART. 52.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères sous les conditions suivantes :

1^o Que cette réquisition sera signifiée par huissier au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier, en y ajoutant un jour par cinq myriamètres de distance entre le domicile élu et le domicile réel du créancier le plus éloigné du tribunal qui doit connaître de l'ordre;

2^o Qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne présentée par lui, de porter le prix à un vingtième en sus de celui stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire. Cette enchère portera sur le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits. Elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat;

ART. 51.

Zoo er onder de ingeschreven schuldeischers één is die den eisch tot ontbinding heeft en dien eisch wil instellen, is hij gehouden, op straffe van verval, de verklaring daarvan te doen ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet vervolgd worden.

De verklaring moet worden gedaan binnen veertig dagen na de beteekening; zij moet, binnen tien dagen, worden gevolgd van den eisch tot ontbinding.

Te rekenen van den dag waarop de schuldeischer verklaart dat hij den eisch tot ontbinding wil instellen, is de zuivering opgeschorst en zij kan slechts worden hernomen nadat de schuldeischer heeft afgezien van den eisch tot ontbinding of nadat deze eisch verworpen werd.

ART. 52.

Elke schuldeischer, wiens titel is ingeschreven, kan vorderen dat het schip in 't openbaar bij opbod worde verkocht, onder de navolgende voorwaarden :

1^o Dat deze vordering bij deurwaarder aan den nieuwen eigenaar worde betee-kend, uiterlijk binnen veertig dagen na de beteekening ten verzoeken van laatstgemelden gedaan, daarbij voegende één dag per vijf myriameter afstand tusschen de gekozen woonplaats en de werkelijke woonplaats van den schuldeischer die het verst is verwijderd van de rechtbank welke over de rangregeling oordeelen moet;

2^o Dat ze aanbod bevatte van den verzoeker, of van een door hem voorgestelden persoon, om den koopprijs te brengen op een twintigste boven den prijs in het contract bedongen of door den nieuwen eigenaar opgegeven. Dit opbod zal op den hoofdprijs en op de lasten slaan, zonder eenigen aftrek ten nadeele van de ingeschreven schuldeischers. Het zal niet moeten slaan op de onkosten van het eerste contract;

3^o Que la même signification sera faite, dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal ;

4^o Que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de la procuration. Ils devront aussi être signés, le cas échéant, par des tiers enchérisseurs ;

5^o Que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de 25 p. c. du prix et des charges, ou qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation.

Le tout à peine de nullité.

ART. 53.

A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la suite aux enchères dans les formes et le délai prescrits, la valeur de l'immeuble demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux lois de la procédure.

Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges et hypothèques, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignat le prix jusqu'à concurrence de ces créances.

Il reste soumis aux privilèges et hypo-

3^o Dat dezelfde beteekening, binnen denzelfden tijd, worde gedaan aan den vorigen eigenaar en aan den voornaamsten schuldenaar ;

4^o Dat het origineel en de kopieën van deze beteekeningen worden onteekend door den verzoekenden schuldeischer of den houder zijner uitdrukkelijke volmacht, die, in dit geval, verplicht is kopie zijner volmacht te geven. Zij moeten ook, bij voorkomend geval, door den derden opbieder onteekend worden ;

5^o Dat de verzoeker aanbiede persoonlijke of hypothecairen borgtocht te stellen tot beloop van vijf en twintig ten honderd van den prijs en van de lasten, ofwel dat hij, eene evenwaardige som in bewaring gesteld hebbende, kopie van het getuigschrift van inbewaarestelling beteekene.

Dit alles op straffe van nietigheid.

ART. 53.

Bij nalatigheid der schuldeischers om de opveiling te hebben gevorderd in de voorgeschreven vormen en binnen den bepaalde tijd, blijft de waarde van het schip bepaaldelijk vastgesteld op den prijs in het contract bedongen of door den nieuwen eigenaar opgegeven.

De inschrijvingen welke ten gevolge van hare rangschikking niet zijn gedekt door den koopprijs worden doorgehaald voor het gedeelte dat dezen te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opgemaakt overeenkomstig de wetten der rechtspleging.

De nieuwe eigenaar zal zich van de voorrechten en hypotheeken ontlasten, hetzij door aan de schuldeischers die, ten gevolge hunner rangschikking zijn gedekt, het bedrag te betalen van de inbare schuldvorderingen of van die welke het hem vrij staat te voldoen, hetzij door den prijs tot beloop dier schuldvorderingen in de consignatiekas te storten.

Hij blijft onderworpen aan de voor-

thèques venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

ART. 54.

En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies par le Code de procédure civile.

ART. 55.

L'adjudicataire est tenu, au delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de la transcription sur les registres du conservateur, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

ART. 56.

Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier payerait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires ou si ces derniers, sommés par huissier de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers dans l'ordre de leurs créances.

ART. 57.

L'acquéreur qui se sera rendu adjudicataire aura son recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque paiement.

ART. 58.

Dans le cas où le titre du nouveau pro-

rechten en hypotheken, die ten gevolge harer rangschikking zijn gedekt, wegens de niet inbare schuldvorderingen van welke hij zich niet zou willen of kunnen ontlasten.

ART. 54.

Ingeval van herverkoop ten gevolge van opbod, zal zij geschieden volgens de vormen bij het Wetboek van Burgerlijke Rechtspleging vastgesteld.

ART. 55.

Degene, wien het goed toegewezen wordt, is gehouden, boven zijnen koopprijs, aan den buiten bezit gestelden koper of begiftigde weder te geven de kosten en rechtmatige loonen van deszelfs contract, die van de overschrijving op de registers van den bewaarder, die van beteekeningen die door hem gedaan om tot de herverkoop te geraken.

ART. 56.

De afstand van den schuldeischer, die de verkoop bij opbod heeft gevorderd, kan, zelfs wanneer hij het bedrag van het bod zou betalen, de openbare toewijzing niet beletten, tenzij met uitdrukkelijke toestemming van al de andere hypotheekhebbende schuldeischers of tenzij deze laatsten, bij deurwaarder gedaagd om binnen vijftien dagen de toewijzing te doen voortzetten, er geen gevolg aan geven. In dit geval komt het bedrag van het bod ten goede aan de schuldeischers, volgens de rangschikking hunner schuldvorderingen.

ART. 57.

De koper, wien het goed zal worden toegewezen, heeft zijn verhaal als naar rechte op den verkooper, tot uitkeering van hetgeen den koopprijs, bij zijnen titel bedongen, overtreft, en tot den interest van dit overschot, te rekenen van den dag na elke betaling.

ART. 58.

Ingeval de titel van den nieuwen eige-

priétaire comprendrait des immeubles et des meubles, ou plusieurs immeubles, les uns hypothéqués, les autres non hypothéqués, situés dans le même ou dans divers arrondissements de bureaux, aliénés pour un seul et même prix. ou pour des prix distincts et séparés, soumis ou non à la même exploitation, le prix de chaque immeuble frappé d'inscriptions particulières et séparées sera déclaré dans la notification du nouveau propriétaire par ventilation, s'il y a lieu; du prix total exprimé dans le titre.

Le créancier surenchérisseur ne pourra, en aucun cas, être contraint d'étendre sa soumission, ni sur le mobilier, ni sur d'autres immeubles que ceux qui sont hypothéqués à sa créance et situés dans le même arrondissement; sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses auteurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celle des exploitations. (L., 15 août 1854, Expr. forc., 10.)

CHAPITRE IV.

DE LA PUBLICITÉ DES DOCUMENTS HYPOTHECAIRES ET DE LA RESPONSABILITÉ DES CONSERVATEURS.

ART. 59.

Le conservateur tient un registre de dépôts, où sont constatées, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises de pièces qui lui sont présentées à fin d'immatriculation ou d'inscription.

Il dressera en outre par ordre alphabétique, dans un registre spécial, la liste, des propriétaires de navires immatriculés,

naar tegelijkertijd onroerende en roerende goederen mocht begrijpen of verscheiden onroerende goederen, waarvan sommige gehypothekeerd en sommige niet gehypothekeerd, gelegen in hetzelfde of in verschillende arrondissementen van kantoren, die voor een en denzelfden prijs of voor verschillende en afzonderlijke prijzen vervreemd, al of niet tot dezelfde exploitatie behooren, zal de koopprijs van ieder onroerend goed, met bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen bezwaard, worden opgegeven in de beteekening door den nieuwen eigenaar te doen bij vergelijkende waardeering, zoo noodig, van den geheelen prijs in den titel uitgedrukt.

De schuldeischer, die zich aanbiedt om den prijs van het goed te verhoogen, zal in geen geval kunnen gedwongen worden zijn bod uit te breiden tot het roerend goed noch tot andere onroerende goederen dan die gehypothekeerd voor zijne schuldverlofing en binnen hetzelfde arrondissement gelegen; behoudens verhaal van den nieuwen eigenaar op zijne voorzaten tot vergoeding der schade die hij mocht lijden hetzij door de verdeling van de door hem verkregen goederen, hetzij door die der exploitatiën. (Wet van 15 Augustus 1854, Gedw. Ont. 10.)

HOOFDSTUK IV.

VAN DE OPENBAARHEID DER HYPOTHECAIRE BESCHIEDEN EN VAN DE AANSPRAKELIJKHEID DER BEWAARDERS.

ART. 59.

De bewaarder houdt een register der nederleggingen, waarin wordt vastgesteld, bij volgnummer en naarmate zij plaats heeft, de overgave der stukken hem ter boeking op het inschrijffregister of ter inschrijving aangeboden.

Daarenboven houdt hij in een afzonderlijk register, in alphabetische orde, de lijst der eigenaars van op het inschrijff-

avec renvoi aux numéros du registre-matricule.

Ces registres, ainsi que le registre-matricule, sont exempts du timbre. Ils sont cotés et paraphés à chaque feuillet par premier et dernier, par l'un des juges du tribunal dans le ressort duquel le bureau de la conservation est établi.

Le registre de dépôts est arrêté jour par jour.

ART. 60.

La tenue du registre-matricule et la forme des inscriptions sont réglées par arrêté royal.

ART. 61.

Le conservateur est tenu de délivrer à tout requérant copie ou extrait du registre-matricule et des documents déposés dans ses archives et, le cas échéant, un certificat négatif.

ART. 62.

Les conservateurs donneront au requérant, s'il le demande, une reconnaissance sur papier timbré, de la remise des actes ou bordereaux destinés à être inscrits. Cette reconnaissance rappellera le numéro du registre sous lequel la remise aura été inscrite.

Ils ne pourront opérer les inscriptions sur le registre-matricule qu'à la date et l'ordre des remises qui leur en auront été faites.

ART. 63.

Ils seront responsables du préjudice résultant :

1^o De l'omission, sur le registre-matricule des inscriptions requises en leurs bureaux ;

2^o Du défaut de mention, dans leurs certificats, d'une ou de plusieurs des inscriptions existantes, à moins que l'erreur

register geboekte schepen, met verwijzing naar de nummers van het inschrijfregister.

Die registers alsmede het inschrijfregister zijn vrij van zegel. Zij zijn genummerd en gekortteekend op ieder blad, per eerste en laatste, door een van de rechters der rechtbank binnen welker gebied het kantoor der hypotheekbewaring gevestigd is.

Het register der nederleggingen wordt dag voor dag afgesloten.

ART. 60.

Het houden van het inschrijfregister en de vorm der inschrijvingen worden bij koninklijk besluit geregeld.

ART. 61.

De bewaarder is gehouden aan ieder die het vraagt eene kopie of een uittreksel van het inschrijfregister en van de in zijne archieven neergelegde stukken af te leveren, en, bij voorkomend geval, een ontkennend getuigschrift.

ART. 62.

De bewaarders geven aan den verzoeker, indien hij het verlangt, eene verklaring, op zegel, van de aangifte der akten of borderellen bestemd om ingeschreven te worden. Die verklaring vermeldt het nummer van het register waaronder de aangifte is ingeschreven.

Zij mogen de inschrijvingen op het inschrijfregister slechts doen op den datum en in de volgorde der hun daarvan gedane aangiften.

ART. 63.

Zij zijn aansprakelijk voor de nadeelen voortspuitende :

1^o Uit het weglaten, op het inschrijfregister, van de te hunnen kantore gevoerde inschrijvingen ;

2^o Uit het verzuim van vermelding, in hunne getuigschriften, van ééne of verscheidene der bestaande inschrijvingen,

ne provienne de désignations insuffisantes qui ne pourraient leur être imputées.

ART. 64.

En cas de purge, l'immeuble à l'égard duquel le conservateur aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs des droits hypothécaires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le débiteur à charge duquel les inscriptions ont été prises.

Néanmoins, cette déposition ne préjudicie point au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

ART. 65.

Dans aucun cas, les conservateurs ne peuvent refuser de retarder les inscriptions, ni délivrance de certificats, sous peine des dommages et intérêts des parties; à l'effet de quoi les procès-verbaux des refus ou retards seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ, soit par un juge de paix, soit par un huissier ou un notaire.

CHAPITRE V.

PÉNALITÉS. — DISPOSITION FISCALE.

ART. 66.

Toute infraction à l'article 1^{er} de la présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 2,000 francs.

tenzij de misslag voortkome uit onvoldoende aanwijzingen, die hun niet kunnen aangerekend worden.

ART. 64.

In geval van zuivering, blijft het goed, ten aanzien van hetwelk de bewaarder, in zijne getuigschriften, een of verscheidene ingeschreven hypothecaire rechten zou uitgelaten hebben, in de handen des nieuwen bezitters van deze lasten ontheven, mits het verzoek om getuigschrift duidelijk den schuldenaar, te wiens laste de inschrijvingen werden genomen, aanwijst.

Echter schaadt deze bepaling niet aan het recht der weggelaten schuldeischers om, binnen den bekvamen tijd, het opbod te vorderen, en zich te doen rangschikken volgens de orde die hun toekomt, zoolang de koopprijs door den koper niet is betaald, of zoolang de rangregeling, onder de schuldeischers geopend, niet voorgoed gesloten is.

ART. 65.

In geen geval mogen de bewaarders de inschrijvingen of de aflevering van getuigschriften weigeren noch vertragen, op straffe van vergoeding van de schade en verliezen geleden door partijen; te welken einde er dadelijk, ter benaarstiging van de verzoekers, processen-verbaal der weigeringen of vertragingen worden opge maakt, hetzij door een vrederechter, hetzij door een deurwaarder of een notaris.

HOOFDSTUK V.

STRAFFEN. — FISCALE BEPALING.

ART. 66.

Elke overtreding van artikel 1 dezer wet en van de koninklijke besluiten, te harer uitvoering genomen, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 2,000 frank.

ART. 67.

L'hypothèque maritime est soumise au droit fixe de fr. 2.40.

ARTICLE 2.

Les titres VI, VII, VIII et IX de loi du 21 août 1879 deviennent respectivement les titres V, VI, VII et VIII.

Les articles 7 à 37 deviennent respectivement les articles 68 à 98; les articles 39 à 133, les articles 99 à 193; les articles 156 à 236, les articles 194 à 273.

Toutefois, l'article 236 n'est maintenu qu'en tant qu'il dispose pour les actions dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une charte-partie.

ARTICLE 3.*Disposition transitoire.*

Dans l'année de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de navire navigant sous pavillon belge est tenu de faire opérer, au bureau de la conservation des hypothèques d'Anvers, l'immatriculation du navire avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes, et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

ARTICLE 4.

Les dispositions suivantes formeront le livre II^{bis} du Code de commerce.

LIVRE II^{bis}.**Code de la navigation intérieure.**

Les dispositions des chapitres I, II, III et IV du titre I du livre II du présent Code sont applicables aux bateaux

ART. 67.

De hypotheek op zeeschepen is onderworpen aan een vast recht van fr. 2.40.

ARTIKEL 2.

De titels VI, VII, VIII en IX der wet van 21 Augustus 1879 worden onderscheidenlijk de titels V, VI, VII en VIII.

De artikelen 7 tot 37 worden onderscheidenlijk de artikelen 68 tot 98; de artikelen 39 tot 133, de artikelen 99 tot 193; de artikelen 156 tot 236, de artikelen 194 tot 273.

Echter wordt artikel 236 slechts behouden in zooverre het bepalingen inhoudt omtrent de rechtsvorderingen naar aanleiding van eene bodemerijovereenkomst of van een vrachtcontract.

ARTIKEL 3.*Overgangsbepaling.*

Binnen het jaar na het in werking treden van deze wet, is elk eigenaar van een schip, dat onder Belgische vlag vaart, gehouden het schip, ten kantore van hypotheekbewaring te Antwerpen, te doen boeken op het inschrijfregister, met inschrijving van de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

De schuldeischers, die bij deze inschrijving belang hebben, kunnen ze zelf vorderen en, zoo het noodig blijkt, den eigenaar dwingen zich aan de wet te gedragen.

ARTIKEL 4.

De navolgende bepalingen zullen boek II^{bis} van het Wetboek van Koophandel uitmaken :

BOEK II^{bis}.**Wetboek der binnenvaart.**

De bepalingen vervat in de hoofdstukken I, II, III en IV van titel I van boek II van dit Wetboek zijn van toe-

sous réserve des dérogations suivantes :

ART. PREMIER.

Sont qualifiés bateaux, tous les bâtimens d'au moins 10 tonneaux de jauge qui sont ou sont destinés à faire habituellement, dans les eaux intérieures, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi, les embarcations de 10 à 20 tonneaux de jauge qui sont ou sont destinés à faire habituellement en mer de semblables opérations.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques à Bruxelles. L'immatriculation doit être requise au même bureau par celui qui veut construire un bateau en Belgique, dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un bateau étranger avant que celui-ci puisse naviguer sous pavillon belge.

ART. 8.

En tout bureau d'hypothèque on pourra obtenir du conservateur, qui s'adressera à cet effet à son collègue de Bruxelles, une copie de la matricule du bateau.

ART. 25.

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

1^o Les états légalement taxés des frais de justice et autres nécessités par la vente du bateau et par la distribution des prix ;

passing op de binnenschepen, onder voorbehoud van de navolgende afwijkingen :

ARTIKEL 1.

Worden binnenschepen genoemd, alle vaartuigen, van ten minste 10 ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de binnenwateren.

Voor de toepassing van deze wet worden vaartuigen van 10 tot 20 ton, gewoonlijk tot soortgelijke verrichtingen op zee gebruikt of daartoe bestemd, gelijkgesteld met binnenschepen.

ART. 5.

Elk Belgisch binnenschip moet, ten kantore van hypotheekbewaring te Brussel, worden geboekt op het inschrijfregister. De boeking op het inschrijfregister moet ten zelfden kantore worden gevorderd door hem die een binnenschip in België wil bouwen, zoodra dit op stapel is gezet, en door den kooper van een vreemd binnenschip voordat het onder Belgische vlag moge varen.

ART. 8.

In elk kantoor van hypotheekbewaring kan men van den bewaarder eene kopie bekomen van de boeking van het schip op het inschrijfregister; de bewaarder wendt zich daartoe tot zijnen ambtgenoot te Brussel.

ART. 25.

Op het binnenschip en op de scheepsvracht zijn alleen bevoorrecht de na te melden schuldvorderingen, in de rangorde waarin zij hierna zijn aangeduid:

1^o Het bedrag der wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het binnenschip en de verdeling van den prijs;

2^o Les droits et taxes imposées au bateau dans le port où se fait la vente et justifiées par les quittances des receveurs;

3^o Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du bateau, des agrès et des appareils, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente;

5^o Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage et l'assistance du bateau. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente prennent celles qui sont nées d'une cause ultérieure;

5^o Les loyers et gages du patron et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie et la vente du bateau, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours du dernier voyage.

Indépendamment de toute convention hypothécaire, ont un droit réel avec droit de suite sur le bateau, ceux qui ont souffert des dommages-intérêts, soit par suite d'abordage, soit par la faute du patron ou de ceux qui sont au service du bateau, soit par suite de défaut de délivrance ou d'avarie des marchandises transportées par le bateau.

Les droits réels ci-dessus priment l'hypothèque lorsqu'ils sont nés à une date antérieure à l'inscription hypothécaire.

CHAPITRE V.

DES PROPRIÉTAIRES DE BATEAUX
ET DE LEUR RESPONSABILITÉ.

Art. 66.

Tout propriétaire de bateau est civile-

2^o De rechten en belastingen het binnenschip opgelegd in de haven waar de verkoop geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers;

3^o Het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep tot aan den verkoop;

4^o De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begripen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldverdringen van dien aard betreft, hebben diegene, welke voortvloeien uit eene later ontstane oorzaak, den voorrang boven diegene voortgesprongen uit eene vroegere oorzaak;

5^o Het huur- en dienstloon van schipper en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die de inbeslagneming of den verkoop van het schip voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis.

Buiten alle hypotheecaire overeenkomst, hebben zij, die schade en verliezen leden hetzij ten gevolge van aanvaring, hetzij door de schuld van den schipper of van hen die dienst doen op het schip, hetzij ten gevolge van het niet-leveren der koopwaren, door het schip vervoerd, of avarij daaraan, een zakelijk recht op het schip en mogen dit volgen in welke handen ook het zich bevindt.

Bovengemelde zakelijke rechten hebben den voorrang boven de hypotheek, wanneer ze ontstonden op eenen datum die de hypotheecaire inschrijving voorafging.

HOOFDSTUK IV.

VAN EIGENAARS VAN BINNENSCHIPPEN EN VAN
HUNNE AANSPRAKELIJKHEID.

Art. 66.

Elke eigenaar van een binnenschip is

ment responsable des frais du patron ainsi que du dommage causé dans l'exercice de leurs fonctions, par le patron, par le pilote, par les gens de l'équipage et par tous autres qui sont employés sur le bateau au service de celui-ci.

Il est tenu des engagements que des accidents ont forcé le patron de prendre d'urgence pour le salut du bateau.

ART. 67.

Le propriétaire 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 bateau, du fret et des fruits du voyage au cours duquel le cas de responsabilité s'est produit, ou de leur valeur à la fin du voyage.

Le voyage est réputé fini après déchargement total des marchandises qui se trouvaient à bord du bateau au moment où est née la dernière des obligations en acquit desquelles l'abandon peut se faire.

S'il n'y a pas de marchandises à bord, le voyage est réputé fini au lieu où le bateau se trouve, ou, quand l'obligation est née en cours de route, au premier port où il abordera.

ART. 68.

Pour se réserver la libération par abandon, il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et celle du fret net, selon l'article 44. En cas de saisie du bateau, il doit, pour obtenir la mainlevée de la saisie, faire, à défaut d'entente, déterminer par le juge saisi du procès quelles sont les garanties à fournir pour assurer éventuellement le paiement de cette estimation, augmentée des intérêts commerciaux jusqu'au paiement.

burgerlijk aansprakelijk voor de daden van den schipper alsook voor de schade in het uitoefenen van hun ambt veroorzaakt door den schipper, den loods, het scheepsvolk en alle andere personen die, ten dienste van het schip, daarop werkzaam zijn.

Hij is gehouden voor de verbintenissen die de schipper gedwongen was in dringende gevallen te nemen tot redding van het schip.

ART. 67.

De eigenaar kan zich in alle gevallen, zelfs tegenover den Staat en de openbare besturen, van die aansprakelijkheid ontheffen door afstand van het schip, van de vracht en van de opbrengst der reis, gedurende welke het geval van aansprakelijkheid zich voordeed, of van hunne waarde bij het einde der reis.

De reis wordt geacht te zijn afgelopen na geheele lossing van de koopwaren die zich aan boord van het schip bevonden op 't oogenblik dat de laatste der verplichtingen, tot kwijting van welke afstand kan gedaan worden, is ontstaan.

Zijn er geene koopwaren aan boord, dan wordt de reis geacht te zijn afgelopen ter plaatse waar het schip zich bevindt, of, wanneer de verplichting gedurende de reis ontstond, in de eerste haven waar het schip aanlegt.

ART. 68.

Om zich ontheffing, door afstand, voor te behouden, behoort de eigenaar de waarde te doen vaststellen van het schip en die van de zuivere vracht, volgens artikel 44. Ingeval van inbeslagneming van het schip, moet hij, wil hij de opheffing van het beslag bekomen en wordt er geene minnelijke schikking getroffen, door den rechter, voor wien het geding aanhangig is, doen bepalen welke waarborgen dienen te worden gegeven om, bij voorkomend geval, de betaling te verzekeren van die schatting, verhoogd met de com-

A défaut de cette détermination, la présomption est que la valeur du bateau et des accessoires aurait suffi à couvrir la réclamation.

ART. 69.

Le propriétaire, optant pour l'abandon en nature, reste tenu de payer :

1^o Une indemnité égale à la dépréciation survenue au bateau depuis l'estimation dont question aux articles 44 et 48 ;

2^o Le fret net ;

3^o Les intérêts commerciaux sur le montant de l'estimation du fret depuis la fin du voyage au cours duquel l'obligation est née. Toutefois, ces intérêts ne courent pas sur l'une ou l'autre de ces valeurs tout le temps qu'elle est restée saisie à la requête de l'un des créanciers à qui l'abandon est fait.

Le propriétaire qui veut conserver le bateau doit acquitter le montant de l'estimation précitée et du fret, avec les mêmes intérêts.

Dans l'un et l'autre cas, le propriétaire est personnellement tenu de suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du bateau ou du fret, par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49.

ART. 70.

Le fret net s'entend du fret brut, déduction faite des charges qui lui sont propres et que le propriétaire du bateau est tenu d'acquitter de ses deniers personnels.

Sont assimilés au fret le prix du pas-

mercieele interesten tot op den dag der betaling.

Bij gemis van die waardebepaling, bestaat het vermoeden, dat de waarde van het schip en van de toebehooren toereikend zou geweest zijn om de vordering te dekken.

ART. 69.

De eigenaar, die de voorkeur geeft aan afstand in natura, blijft gehouden te betalen :

1^o Eene vergoeding gelijk aan de waardevermindering welke het schip onderging sedert de schatting, bedoeld in de artikelen 44 en 48 ;

2^o De zuivere vracht ;

3^o De commercieele interesten op het bedrag van de waardebepaling der vracht sedert het einde van de reis gedurende welke de verbintenis is ontstaan. Echter loopen deze interesten niet voor de eene of andere van die waarden gedurende al den tijd dat er, ten verzoeken van een der schuld-eischers wien afstand wordt gedaan, beslag op is. -

De eigenaar, die het schip wil houden, moet het bedrag betalen van voorzegde schatting en van de vracht, benevens dezelfde interesten.

In beide gevallen, is de eigenaar persoonlijk gehouden tot het bijpassen, in geld, van de sommen die, ten gevolge van voorrecht of hypotheek, zouden worden afgehouden van de waarde van het schip of van de vracht door schuld-eischers die tegen den eigenaar een persoonlijke rechtsvordering hebben, welke niet is gegrond op de burgerlijke aansprakelijkheid, voorzien bij de artikelen 43 en 49.

ART. 70.

Onder zuivere vracht verstaat men de brutovracht, verminderd met de daaraan eigen lasten, welke de eigenaar van het schip gehouden is te betalen met zijn eigen penningen.

Worden gelijkgesteld met de vracht :

sage, et les indemnités auxquelles le bateau a droit, notamment pour abordage, assistance et avaries communes, procédant d'un sacrifice.

ART. 71.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

ART. 72.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité civile du propriétaire du bateau est encourue, à raison de l'inexécution totale ou partielle d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que cette inexécution soit due à la faute du patron.

ART. 73.

Sauf le cas de dol, la faculté de se libérer par abandon appartient même à celui qui est à la fois propriétaire et patron pour le dommage causé par lui dans l'exercice de ses fonctions de patron et pour les engagements que des accidents l'ont forcé à prendre d'urgence pour le salut du bateau.

ART. 74.

À l'égard des tiers, le locataire d'un bateau et le patron préposé par lui sont assimilés au patron préposé par le propriétaire et engagent dans les mêmes limites la responsabilité civile de ce dernier.

Le locataire, moyennant de payer la valeur du bateau au propriétaire, peut user de la faculté de l'abandon dans les mêmes conditions que celui et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

À défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'aban-

de la prijs van den overtocht en de schadeloosstellingen waarop het schip recht heeft, namelijk voor aanvaring, bijstand in nood en gemeene avarijen, die het gevolg zijn van een stoffelijk offer.

ART. 71.

Verhaal van den eigenaar op den verzekeraar is niet begrepen in den afstand.

ART. 72.

Het recht van afstand is ook toepasselijk op 't geval dat de burgerlijke aansprakelijkheid van den eigenaar van het schip bestaat wegens volkomen of gedeeltelijke niet-uitvoering van eene overeenkomst die door hem zelf werd gesloten, mits deze niet-uitvoering aan de schuld van den schipper te wijten is.

ART. 73.

Behoudens het geval van bedrog, heeft zelfs hij, die terzelfder tijd eigenaar en schipper is, het recht zich door afstand te ontslaan voor de schade, door hem veroorzaakt gedurende het uitoefenen van zijn bedrijf, als schipper, evenals voor de verbintenissen die hij, in spoedeisende gevallen, gedwongen is geweest aan te gaan om het schip te redden.

ART. 74.

Tegenover derden, worden de huurder van een schip en de schipper, door hem aangesteld, gelijkgesteld met den schipper aangesteld door den eigenaar, en brengen zij, binnen dezelfde palen, de burgerlijke aansprakelijkheid mede van laatstgenoemde.

De huurder kan, mits hij de waarde van het schip aan den eigenaar betaalt, gebruik maken van het recht van afstand in dezelfde voorwaarden als laatstgenoemde en dezen aldus ontslaan van de aansprakelijkheid waartoe hij gehouden is.

Bij gebreke van den huurder, kan de eigenaar zelf gebruik maken van

don et conserve, en ce cas, un recours comme de droit, contre le locataire, à concurrence de la valeur du bateau et du fret abandonné.

ART. 75.

La faculté d'abandon ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, à moins qu'il ne soit démontré que le propriétaire n'a pu connaître ce vice ou en prévenir les effets. Le propriétaire ne peut invoquer son ignorance s'il a négligé de faire visiter son bateau conformément aux règlements.

ART. 76.

Les copropriétaires d'un bateau sont, chacun en proportion de sa part, tenus de la responsabilité prévue aux articles 43 et 49; mais l'abandon ne peut être fait que pour la propriété entière du bateau.

ART. 77.

Le propriétaire peut, en tout temps, congédier le patron.

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

ART. 78.

Le patron congédié, s'il est copropriétaire du bateau, peut, en déclarant sa décision dans le mois, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qu'elle représente.

Le montant de ce capital, en cas de dissentiment, est déterminé par des experts, choisis par les parties ou, à défaut d'entente, nommés par le juge de référé du port d'attache.

het recht van afstand en behoudt hij, in dit geval, tot het bedrag van de waarde van het schip en van de overgelaten vracht, een verhaal op den huurder, zooals naar recht.

ART. 75.

Het recht van afstand is niet van toepassing op de verbintenissen die zijn voortgesproten uit een gebrek, aan het schip eigen, tenzij het bewezen wordt dat de eigenaar dit gebrek niet kon kennen of daarvan de gevolgen niet kon vermijden. De eigenaar kan zich niet beroepen op zijne onwetendheid, indien hij heeft verzuimd zijn schip te doen onderzoeken overeenkomstig de bestaande verordeningen.

ART. 76.

De medeëigenaars van een schip zijn, elk naar evenredigheid van zijn aandeel, aansprakelijk zooals is gezegd in de artikelen 43 en 49; afstand kan echter slechts voor den geheelen eigendom van het schip geschieden.

ART. 77.

Te allen tijde kan de eigenaar den schipper afdanken.

Er is geen grond voor schadevergoeding, indien er geene schriftelijke overeenkomst bestaat.

ART. 78.

Indien de afgedankte schipper medeëigenaar is van het schip, kan hij, mits hij zijne beslissing binnen de maand doet kennen, van den mede-eigendom afzien en de terugbetaling eischen van het kapitaal, daardoor vertegenwoordigd.

Het bedrag van deze hoofdsom wordt, zoo er geschil bestaat, bepaald door deskundigen, gekozen door partijen of, zoo deze het niet eens zijn, benoemd door den rechter, zittende in kort geding, van de woonhaven.

ART. 79.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires du bateau, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une part d'intérêt excédant la moitié de la valeur du bateau.

S'il n'y a point par écrit convention contraire, la licitation du bateau ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires réunissant au moins la moitié de la propriété du bateau.

ART. 80.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du bateau passent de plein droit sur la part correspondante du prix.

CHAPITRE VI.

DES ASSURANCES ET DES AVARIES
COMMUNES.

SECTION I.

Du contrat et de son objet.

ART. 81.

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les apparaux du bateau; le fret; les marchandises du chargement; le profit espéré des marchandises chargées; le bénéfice d'affrètement et, en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation intérieure.

L'assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle, s'il est prouvé qu'avant la conclusion du contrat l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

ART. 79.

In alles wat het gemeen belang der eigenaars van een schip betreft, wordt het gevoelen der meerderheid gevolgd.

De meerderheid wordt bepaald door een aandeel in het schip, de helft van zijne waarde te boven gaande.

Is het tegendeel niet bij geschrift bedongen, dan kan de veiling van het schip alleen worden toegestaan op aanvraag van de eigenaars die, te zamen, ten minste voor de helft, de waarde van het schip vertegenwoordigen.

ART. 80.

Ingeval van veiling, gaan de lasten, die elk deel van den eigendom van het schip bezwaren, van rechtswege over op het deel van den prijs dat de waarde daarvan voorstelt.

HOOFDSTUK VI.

VAN DE VERZEKERINGEN EN DE GEMEENE
AVARIJEN.

AFDEELING I.

Van het contract en van dezès voorwerp.

ART. 81.

De verzekering kan tot voorwerp hebben : de scheepsromp, het zeil en treil van het schip; de vracht; de ingeladene goederen; de verwachte winst van de ingeladene goederen; de bevrachtingswinst, en, in 't algemeen, alle zaken of waarden waarvan de prijsbetaling in geld kan geschieden en die aan de risico's van de scheepvaart op de binnenwateren onderworpen zijn.

Nietig is de verzekering gedaan na verlies of aankomst van de verzekerde zaken, indien het is bewezen dat, vóór het sluiten van de overeenkomst, de verzekerde van het verlies of de verzekeraar van de aankomst der verzekerde zaken onderriicht moest zijn.

ART. 82.

Le contrat d'assurance est régi par le titre X, livre I, du Code de Commerce (loi du 11 juin 1864), et tant qu'il n'y est point dérogé par la présente loi.

ART. 83.

Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et tous dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage, par jet, feu, explosion, pillage et généralement toutes fortunes de navigation que le contrat n'a pas exclues.

ART. 84.

Ne sont pas à charge de l'assurance, tous changements non justifiés de route, de voyage ou de bateau et, en général, tout dommage provenant de la faute de l'assuré.

ART. 85.

L'assureur est tenu du dommage causé aux choses assurées par les prévarications et les fautes du patron de l'équipage.

En cas de faute de l'assuré, la responsabilité cesse dans la mesure où celui-ci est propriétaire de la chose endommagée.

ART. 86.

Lorsque l'assurance a pour objet le corps, les agrès et les appareils du bateau, la valeur en est estimée au jour où le risque a commencé.

Lorsqu'elle a pour objet des marchandises, l'estimation en est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, augmentée du montant des droits payés, des frais

ART. 82.

Het verzekeringscontract wordt geregeld door titel X, eerste boek, van het Wetboek van Koophandel (wet van 11 Juni 1864), en voor zooveel daarvan niet is afgeweken door deze wet.

ART. 83.

Voor rekening van de verzekeraars komen alle verliezen en elke schade veroorzaakt door storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, van reis, door overboord werpen van goederen, door brand, ontploffing, rooverij en, in 't algemeen, elke gevaren van scheepvaart, door de overeenkomst niet uitgesloten.

ART. 84.

Komen niet ten laste van de verzekering, elke niet gewettigde verandering van koers, reis of schip en, in 't algemeen, elke schade door de schuld van den verzekerde veroorzaakt.

ART. 85.

De verzekeraar is aansprakelijk voor de schade aan de verzekerde zaken veroorzaakt door ontrouw en schuld van schipper en scheepsvolk.

Ingeval van schuld van den verzekerde, houdt de aansprakelijkheid op naar evenredigheid van het aandeel dat deze heeft in den eigendom van de beschadigde zaak.

ART. 86.

Wanneer de verzekering den scheepsromp, het zeil en treil van het schip tot voorwerp heeft, wordt de waarde daarvan begroot den dag waarop het risico een aanvang heeft genomen.

Wanneer de verzekering koopwaren tot voorwerp heeft, wordt de begroting daarvan gedaan volgens de waarde welke zij hadden op den tijd en de plaats der lading, verhoogd met het

faits jusqu'à bord. de la prime d'assurance et des frais accessoires.

Lorsqu'elle a pour objet le profit espéré. si les parties sont convenues de son évaluation, cette évaluation fera loi sans qu'il soit besoin d'autres justifications.

ART. 87.

Si le temps des risques n'est pas déterminé, il court :

1° Pour le risque sur corps, du moment que le bateau a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut de chargement. du moment de son départ jusqu'au complet déchargement ou jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée au lieu de destination à défaut de déchargement dans ce délai ;

2° Pour les risques sur marchandises, du moment de leur remise à bord jusqu'à celui de leur remise à terre au lieu de destination.

ART. 88.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré. un contrat d'assurance conclu par une somme excédant la valeur des choses assurées ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette valeur ; il est entièrement nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de celui-ci.

SECTION II.

Du délaissement.

ART. 89.

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait qu'en cas de perte ou de dé-

bedrag van de betaalde rechten, van de kosten gedaan tot aan boord, van de verzekeringspremie en van de bijkomende kosten.

Wanneer zij de verwachte winst tot voorwerp heeft, indien partijen omtrent de begrooting daarvan zijn overeengekomen. geldt deze begrooting als wet, zonder dat eenig verder bewijs noodig zij.

ART. 87.

Indien de tijd der risico's niet is bepaald, loopt hij :

1° Wat aangaat het risico op den scheepsromp, van het oogenblik af dat het schip een begin heeft gemaakt met het laden van waren of, bij gebrek van lading, van het oogenblik af van zijn vertrek tot aan de volledige lossing of tot en met den tienden dag na de aankomst ter bestemde plaats, indien de lossing binnen dien tijd niet is geschied ;

2° Wat aangaat de risico's op de goederen, van het oogenblik af der lading aan boord totdat zij, ter bestemde plaats, aan wal zijn gezet.

ART. 88.

Buiten de gevallen waarin door de wet veroorloofd wordt de verwachte winst te verzekeren, is een verzekeringscontract, aangegaan voor eene som die de waarde van de verzekerde zaken overtreft, ten voordeele van den verzekerde slechts geldig tot bedrag dezer waarde ; alleen tegenover den verzekerde is het volkomen nietig, zoo het is bewezen dat er bedrog of valsheid van zijnen kant bestaat.

AFDEELING II.

Van abandonnement.

ART. 89.

Behoudens strijdige bepalingen, kan de overlating van de verzekerde zaken niet gedaan worden dan in geval van

térioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 90.

Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

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

ART. 91.

Dans les quinze jours du sinistre arrivé en Belgique et dans les pays limitrophes de la Belgique, l'assuré doit, par une déclaration expresse, réserver le droit au délaissement.

Dans tous les cas, celui-ci doit être fait dans les six mois du sinistre.

Sans attendre l'expiration de ces délais, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement.

Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

ART. 92.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi le délai de paiement ne commencera à courir que du jour où est notifiée ladite déclaration.

ART. 93.

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

ART. 94.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées

vergaan of bederf, ten minste drie vierden van hare waarde bedragende.

ART. 90.

Overlating kan noch gedeeltelijk noch voorwaardelijk geschieden.

Zij strekt zich niet verder uit dan tot de zaken welke het voorwerp van de verzekering en van het risico uitmaken.

ART. 91.

Binnen veertien dagen na de ramp, in België of in de aan België grenzende landen voorgekomen, moet de verzekerde, bij eene uitdrukkelijke verklaring, het recht tot overlating voorbehouden.

In elk geval, moet deze binnen zes maanden na de ramp geschieden.

Zonder het verstrijken van deze tijdsbestekken af te wachten, mag de verzekeraar den verzekerde aanmanen om overlating te doen.

Doet de verzekerde deze niet binnen den tijd van ééne maand, dan is hij niet meer gerechtigd ze te doen.

ART. 92.

De verzekerde is, bij de overlating, gehouden al de verzekeringen op te geven die hij heeft gedaan of deed doen op de verzekerde zaken, zelfs die welke hij bevolen heeft en die welke met zijn weten op dezelfde zaken door anderen zouden gedaan zijn; bij gebreke daarvan, begint de tijd van betaling slechts te loopen van af den dag waarop gemelde opgave is beteekend.

ART. 93.

Ingeval van bedrieglijke opgave, is de verzekerde van de voordeelen der verzekering verstoken.

ART. 94.

Is eenmaal de overlating beteekend en aangenomen of van waarde ver-

appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 95.

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur le produit de la chose délaissée.

ART. 96.

Lorsque, par suite d'avarie au bateau, celui-ci se trouve dans l'impossibilité d'achever le transport convenu, le propriétaire du bateau, à défaut d'intervention du propriétaire de la cargaison, est tenu de faire toutes les diligences requises pour que celle-ci parvienne à destination.

ART. 97.

Quand la marchandise est ainsi transportée à destination par une autre voie, les risques de ce transport sont à la charge de l'assureur.

Ce dernier est tenu des avaries, des frais de déchargement, de magasinage et de rechargement, de l'excédent du prix de transport et de tous autres frais que l'assuré a été obligé de faire pour sauver la marchandise et la conduire à destination.

SECTION III.

Des avaries.

ART. 98.

Sont avaries communes, les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le salut commun du bateau et du chargement.

ART. 99.

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dé-

klaard, dan behooren de verzekerde zaken aan den verzekeraar toe te rekenen van het tijdstip der overlating.

ART. 95.

De verzekeraar van de verwachte winst kan, ingeval van overlating, niets vorderen op de opbrengst van de overgelaten zaak.

ART. 96.

Wanneer het schip, ten gevolge van avarij, in de onmogelijkheid verkeert de vracht tot op de plaats harer bestemming te brengen, zooals overeengekomen was, is de eigenaar van het schip, bij gebrek aan optreden van den eigenaar der lading, verplicht alle vereischte pogingen aan te wenden opdat deze ter bestemde plaats worde overgebracht.

ART. 97.

Wordt aldus het goed langs een anderen weg ter bestemde plaats gevoerd, dan zijn de risicos van het vervoer ten laste van den verzekeraar.

Deze laatste is aansprakelijk voor de avarijen, de kosten van lossing, van pakhuishuur en wederinlading, de hoogere vervoerkosten en alle andere kosten die de verzekerde verplicht werd te doen tot het behouden en het vervoeren van het goed ter plaatse zijner bestemming.

AFDEELING III.

Van avarijen.

ART. 98.

Gemeene avarijen zijn de buitengewone kosten die werden gemaakt en de schade die vrijwillig werd geleden voor het gemeen behoud van schip en lading.

ART. 99.

De opofferingen en uitgaven, door den verantwoordelijken persoon ge-

penses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

ART. 100.

A défaut de convention spéciale, les avaries communes sont supportées par le bateau, par les marchandises et par la moitié du fret, au marc le franc de la valeur qu'elles ont conservée. le tout à établir conformément aux règles du droit commun.

ART. 101.

Le propriétaire du bateau est privilégié pour le montant de la contribution sur les choses transportées ou sur le prix qui en provient.

Il est tenu de les laisser suivre moyennant caution.

CHAPITRE VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. PRESCRIPTIONS, PÉNALITÉS ET DISPOSITIONS FISCALES.

ART. 102.

Le chapitre I^{er} de la loi du 25 août 1891 régissant le contrat de transport est applicable au transport par navigation intérieure, en tant qu'il n'y est point dérogé par les dispositions qui précèdent ou par les conventions des parties.

ART. 103.

Les créances énumérées aux articles 14 et 15 se prescrivent par un an, si elles ne sont pas éteintes par un délai plus court aux termes de l'article 9 de la loi du 25 août 1891.

Cette prescription prend cours à la date de la naissance de la créance.

ART. 104.

Toute infraction au livre II^{bis} de la

daan, zijn echter, ingeval van schuld of van inwendig gebrek, geene gemeene avariën.

ART. 100.

Bij gebrek aan bijzonder beding, komen de gemeene avariën ten laste van het schip, van de goederen en van de helft der vracht, naar evenredigheid van de waarde die zij hebben behouden, dit alles te berekenen overeenkomstig de regelen van het gewoon recht.

ART. 101.

De eigenaar van het schip heeft, voor het bedrag van het evenredig aandeel een voorrecht op de vervoerde zaken of op den prijs daarvan voortkomende.

Hij is verplicht ze te laten volgen tegen borgstelling.

HOOFDSTUK VII.

ALGEMEENE BEPALINGEN, VERJARINGEN, STRAFFEN EN FISCALE BEPALINGEN.

ART. 102.

Het eerste hoofdstuk der wet van 25 Augustus 1891, waarbij het vervoercontract wordt geregeld, is van toepassing op het vervoer langs de binnenwateren. in zoverre er door bovenstaande wetsbepalingen of door de overeenkomsten tusschen partijen niet is van afgeweken.

ART. 103.

De schuldvorderingen, opgesomd in de artikelen 14 en 15, verjaren door verloop van één jaar, indien ze niet, overeenkomstig artikel 9 der wet van 25 Augustus 1891, na eenen korteren termijn te niet zijn gegaan.

Deze verjaring begint te loopen den dag waarop de schuldvordering ontstaat.

ART. 104.

Elke overtreding van boek II^{bis} dezer

présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 200 francs.

ART. 105.

L'hypothèque fluviale est soumise au droit fixe de fr. 2.40.

CHAPITRE VIII.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ART. 106.

Dans l'année de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau navigant sous pavillon belge est tenu de faire opérer, au bureau de la conservation des hypothèques de Bruxelles, l'immatriculation du bateau avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

ART. 107.

En attendant la revision du Code de procédure civile, le titre VIII du cinquième livre de ce code sera appliqué avec les modifications indiquées au présent article et aux articles suivants :

1° Le procès-verbal de saisie d'un bateau d'au moins 10 tonneaux de jauge portera la description donnée par le registre-matricule ;

2° Dans les cinq jours, il sera fait mention de la saisie à ce registre, conformément à l'article 11 ;

3° Dans le même délai, la saisie sera notifiée à tous ceux qui ont des droits réels inscrits sur le bateau saisi ;

4° Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure

wet en van de koninklijke besluiten, tot uitvoering dezer wet genomen, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 200 frank.

ART. 105.

De hypotheek op binnenschepen is onderworpen aan een vast recht van fr. 2.40.

HOOFDSTUK VIII.

OVERGANGSBEPALINGEN.

ART. 106.

Binnen één jaar na het in werking treden van deze wet, is ieder eigenaar van een schip, varende onder Belgische vlag, gehouden hetzelfde ten kantore van hypotheekbewaring te Brussel te doen boeken op het inschrijfregister, met inschrijving der zakelijke rechten waarmede het is bezwaard.

De schuldeischers, die bij deze inschrijving belang hebben, kunnen ze zelf vorderen en, zoo het noodig blijkt, den eigenaar dwingen zich aan de wet te gedragen.

ART. 107.

In afwachting dat het Wetboek van burgerlijke rechtspleging worde herzien, zal titel VIII van het vijfde boek van dat wetboek worden toegepast, behoudens de wijzigingen aangeduid in dit artikel en in de navolgende artikelen :

1° Het proces-verbaal van inbeslagneming van een schip van ten minste 10 ton bevat de beschrijving, door het inschrijfregister gegeven ;

2° Binnen vijf dagen, wordt op dat register melding gemaakt van de inbeslagneming, overeenkomstig artikel 11 ;

3° Binnen denzelfden termijn, wordt de inbeslagneming beteekend aan al degenen die ingeschreven zakelijke rechten hebben op het schip, waarop beslag is gelegd ;

4° Bij die beteekening duidt de beslaglegger de plaats, den dag en het uur

de la vente, qui ne pourra avoir lieu qu'un mois au moins après la saisie ; il annoncera que l'acte portant les conditions de la vente est déposé à l'inspection des intéressés au greffe du tribunal de première instance dont dépend le port où le bateau est amarré ; tous les intéressés seront en même temps ajournés à comparaître, après un délai d'au moins cinq jours francs, devant le président de ce tribunal siégeant en référé, pour entendre statuer sur la validité de la saisie et approuver les conditions de vente.

ART. 108.

En cas de non-comparution de l'un ou de plusieurs défendeurs, il n'est pas fait d'ordonnance de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Le président peut, s'il y a lieu, même d'office, modifier les conditions de vente, ordonner que le bateau soit, sous les liens de la saisie, conduit dans un autre port, nommer en ce cas l'officier ministériel qui y sera chargé de procéder à la vente, et déterminer les mesures de publicité à prendre.

Si l'ordonnance du président apporte une modification au lieu, au jour, à l'heure ou aux conditions de la vente, cette ordonnance doit être signifiée aux intéressés et au conservateur du registre-matricule.

Dans ce cas, ceux-ci doivent, sous la responsabilité de l'officier ministériel chargé de la vente, être informés dix jours d'avance du lieu de la vente, comme du greffe où ils peuvent prendre connaissance des conditions définitivement arrêtées.

aan van den verkoop, die niet mag geschieden dan ten minste ééne maand na de inbeslagneming; hij brengt ter kennis dat de akte, waarin de voorwaarden van den verkoop zijn vermeld, ter inzage van de belanghebbenden is neergelegd ter griffie der rechtbank van eersten aanleg waarvan de haven, waar het schip gemeerd ligt, afhangt; terzelfder tijd worden al de belanghebbenden gedagvaard om na den termijn van ten minste volle acht dagen te verschijnen voor den voorzitter van die rechtbank, zittende in kortgeding, ten einde uitspraak te hooren doen over de geldigheid der inbeslagneming en de voorwaarden van den verkoop te hooren goedkeuren.

ART. 108.

Ingeval één of meer verweerders niet verschijnen, wordt er geen bevel tot samenvoeging uitgesproken en worden de niet verschijnenden niet opnieuw gedaagd.

Bij voorkomend geval, mag de voorzitter, zelfs ambtshalve, de voorwaarden van den verkoop wijzigen. bevelen dat het schip, nog blijvende onder de inbeslagneming, in eene andere haven worde gevoerd, in dit geval den ministerieelen ambtenaar benoemen die aldaar zal zijn belast tot den verkoop over te gaan, en de wijze bepalen waarop de verkoop zal worden bekend gemaakt.

Bepaalt het bevel van den voorzitter eene andere plaats, een anderen dag, een ander uur of andere voorwaarden voor den verkoop, dan moet dit bevel aan de belanghebbenden en aan den bewaarder van het inschrijfregister worden beteekend.

In dit geval, moet aan dezen, onder de verantwoordelijkheid van den ministerieelen ambtenaar, met den verkoop belast, tien dagen vooraf de plaats worden bekendgemaakt, waar de verkoop zal geschieden, evenals de griffie waar zij kennis kunnen nemen

ART. 109.

S'il n'y est autrement statué par le président, la vente doit être annoncée au moins dix jours d'avance par affiches aux lieux habituels et insertions à répéter deux fois, dans deux journaux de la localité. S'il ne s'y publie point de journaux, il suffit que les avis soient insérés dans deux journaux du chef-lieu de canton, et, subsidiairement, du chef-lieu d'arrondissement.

ART. 110.

Lorsque déjà une saisie a été transcrite ou présentée, si, avant le jour indiqué pour la vente, une nouvelle saisie est présentée, le conservateur constate en marge de cette dernière son refus de la transcrire et énonce la date de la précédente, les noms, demeure et profession du saisissant, le lieu, le jour et l'heure auxquels la vente est annoncée.

En ce cas, le nouveau saisissant peut intervenir par notification signifiée à l'huissier poursuivant et exiger que la procédure continue et s'achève à sa requête si le premier saisissant n'y donne pas suite.

Au jour indiqué pour la vente, il y est procédé à la requête de celui des créanciers inscrits ou saisissants qui exigerait que la poursuite s'achève.

ART. 111.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

van de voorgoed bepaalde voorwaarden.

ART. 109.

Zoo door den voorzitter niet anders wordt beslist, moet de verkoop ten minste tien dagen vooraf worden aangekondigd door middel van plakbrieven, op de gewone plaatsen, en van tweemaal te herhalen opnemingen in twee nieuwsbladen der localiteit. Worden daar geen nieuwsbladen uitgegeven, dan volstaat het dat de berichten in twee bladen van de kantons-hoofdplaats en, zoo er aldaar geen zijn, van de arrondissements-hoofdplaats opgenomen worden.

ART. 110.

Wordt, vóór den dag tot den verkoop aangewezen, wanneer eene inbeslagneming reeds overschreven of aangeboden is, eene nieuwe inbeslagneming aangeboden, dan betuigt de bewaarder, op den rand dezer laatste, zijne weigering om die over te schrijven en vermeldt hij de dagteekening der vorige, de namen, de woonplaats en het beroep van den beslaglegger, de plaats, den dag en het uur waarop de verkoop is aangekondigd.

In dit geval, kan de nieuwe beslaglegger, bij aanzegging, aan den vervolgenden deurwaarder beteekend, optreden en eischen dat de rechtspleging op zijn verzoek worde voortgezet en voleindigd, zoo de eerste beslaglegger er geen gevolg aan geeft.

Op den dag, voor den verkoop gesteld, wordt daartoe overgegaan op verzoek van dengene der ingeschreven of belanghebbende schuldeischers die zou eischen dat de vervolging voleindigd worde.

ART. 111.

De verkooper van een aangeslagen schip kan geen eisch instellen tot vernietiging van den verkoop van dat schip.

CHAPITRE IX.**DE L'ABORDAGE.**

Le titre VII de la loi du 24 août
relatif à l'abordage est applicable aux
bateaux.

HOOFDSTUK IX.**VAN AANVARING.**

Titel VII der wet van 24 Augustus 1879 betreffende de aanvaring is
van toepassing op de binnenschepen.