

(1)

(N° 224)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 JUILLET 1903.

Proposition de loi portant revision des dispositions légales relatives
à l'hypothèque maritime et à l'abandon (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Jamais peut-être projet de loi soumis à la Législature ne fut l'objet d'une étude plus longue et plus attentive que celui que nous avons à examiner. Il est permis d'affirmer qu'il a passé par le feu des examens les plus complets et qu'il sort du creuset des délibérations attentives des spécialistes les plus compétents. Aussi estimons-nous qu'il est désirable que la Chambre adopte le projet tel qu'il lui est présenté, sans chercher à y apporter des amendements, qui ne pourraient que le mutiler. Préliminaires.

Il est utile de suivre ce projet de loi depuis sa genèse. Ce regard rétrospectif permet d'apprécier le temps et le soin consacrés à sa confection.

* * *

C'est M. De Decker, député d'Anvers, qui le premier, le 23 juillet 1891, en déposant le rapport fait au nom de la Commission permanente de l'industrie, au sujet de la pétition des membres de la Société d'armateurs et constructeurs de bateaux belges d'intérieur, attira l'attention de la Chambre sur la nécessité d'introduire dans notre législation l'hypothèque fluviale et l'extension du bénéfice de l'abandon à la navigation intérieure. Ces conclu- Rapport de 1891.

(1) Proposition de loi, n° 79 (session de 1900-1901)

(2) La Commission était composée de MM. BEGEREM, président, DESTREE, HUBERT, HOYOIS, TONNRIER, DE LANTSHEERE et SEGERS.

sions étaient des mieux justifiées. Il est incontestable, en effet, que si l'on ne construit pas plus de navires d'intérieur en Belgique, c'est que, d'une part, le batelier ou l'armateur ne trouvent pas de capitaux à emprunter; c'est, d'autre part, que la responsabilité du propriétaire du bateau est illimitée. Qui donc prêtera le capital nécessaire à la construction du bâtiment d'intérieur s'il ne peut se pourvoir d'aucune garantie et s'il en est réduit à se fier à la probité de l'emprunteur? Qui, d'autre part, acceptera légèrement de s'exposer à la ruine au cas, hélas si fréquent, où le bateau occasionnera un accident? Les navires de mer ne connaissent pas ces obstacles. Ils trouvent le crédit nécessaire dans l'hypothèque; ils limitent leur responsabilité par la faculté d'abandon.

Il existe à la fois un motif d'équité et une raison d'intérêt national pour leur assimiler, à ce double point de vue, nos bâtiments d'intérieur. On ne comprendrait pas, en effet, que l'on refusât aux constructeurs de bateaux l'instrument de crédit que l'on abandonne aux constructeurs de navires, généralement plus riches et mieux à même de trouver des capitaux.

On ne comprendrait pas mieux, alors que la navigation maritime et la navigation fluviale se confondent chaque jour davantage, alors que les navires et les bateaux tendent souvent à se rapprocher par le tonnage et la valeur, alors qu'ils se rencontrent dans les mêmes eaux, que l'on permit aux plus favorisés de limiter leur responsabilité par la faculté de l'abandon et qu'on fit peser sur les autres une responsabilité sans limites.

Personne ne songe plus à contester, d'autre part, que nous ayions un intérêt majeur, en Belgique, où nous vivons d'exportation, à augmenter l'industrie de nos transports fluviaux, de façon à pouvoir transporter à bon marché nos produits industriels et commerciaux à l'étranger, et forcer les barrières protectionnistes dont on nous enserme de plus en plus.

Comme nos voisins du Nord, comme nos voisins de l'Est, nous avons donc, pour permettre le développement de nos constructions de batelage, à mettre aux mains de l'armateur le double outil indispensable à sa mise en œuvre : l'hypothèque fluviale et l'abandon.

*
* * *

Projet de loi
de 1892.

Le 8 août 1891, la Chambre adopta les conclusions du rapport de M. De Decker. — L'attention du pouvoir législatif était éveillée. — Le 29 avril 1892, le Gouvernement soumit à la Chambre un projet de loi qui s'en référait aux considérations développées par M. De Decker en son rapport et dont l'objet était d'élargir la portée du texte de la loi du 21 août 1879, qui forme le livre II du Code de Commerce, en changeant les rubriques des titres I et V et en remplaçant l'expression générique « navires de mer » par les mots, d'ailleurs mal choisis, « navires de commerce », tant dans les dispositions comprises sous ces titres que dans l'article 7 du chapitre 1^{er} du titre II.

Le Gouvernement complétait ce système, en ce qui concerne la navigation fluviale, par une triple disposition. Il instituait un registre public pour les « navires d'intérieur ». Il attribuait compétence, pour l'inscription, aux con-

servateurs des hypothèques dans tous les arrondissements, les bateaux devant être immatriculés au bureau dans l'arrondissement duquel est situé le port d'attache. Enfin, — disposition surtout intéressante parce qu'elle soulèvera plus tard une vive opposition et parce qu'elle est aujourd'hui modifiée, — il instituait des privilèges sur les bateaux, en y comprenant les privilèges du fournisseur, du constructeur et du vendeur impayé.

Ce projet de loi ne se limitait pas cependant à la navigation d'intérieur, il s'étendait aussi à la navigation maritime.

Il présentait à cet égard un réel inconvénient.

Son champ d'action était trop vaste, et chacune de ses parties n'en demeurait pas moins incomplète. Tout en s'étendant à la navigation maritime, il négligeait bien des dispositions indispensables à la navigation fluviale. Il généralisait les propositions relatives à l'hypothèque et à l'abandon; mais, en ne transportant pas ces dispositions sur le terrain spécial de la navigation fluviale, il laissait subsister le cadre de nombreuses dispositions qui ne pouvaient utilement entourer que la matière de la navigation maritime, et tout en rendant fort malaisé pour la batellerie le coup d'œil d'ensemble de la loi, il laissait ce champ trop vaste ouvert à tous les conflits d'interprétation. Il ne se préoccupait pas, au surplus, de la matière des assurances et des avaries.

Mieux vaut — et c'est le progrès réalisé par le projet actuel — séparer en deux propositions distinctes, les champs d'action si différents en plusieurs de leurs dispositions, de la législation maritime et de la législation fluviale, et faire de la gerbe de propositions qui concernent la navigation intérieure un code spécial qui ne se bornera pas à enserrer l'hypothèque et l'abandon, mais qui comprendra aussi les règles de l'assurance et des avaries et qui formera le code complet de notre batellerie.

* * *

Le 23 avril 1893, l'honorable M. Le Jeune, alors Ministre de la Justice, Projet de 1893. saisit la Chambre du projet de loi déposé déjà l'année précédente et devenu caduc à la suite d'une dissolution.

Le projet embrasse toujours les règles légales relatives aux deux modes de navigation.

Il propose cependant de légères modifications. Il extrait du projet certaines dispositions d'ordre réglementaire, détermine la formule du serment (aujourd'hui supprimé) et complète l'ancien projet en stipulant que la loi hypothécaire du 16 décembre 1854 et celle du 4 juillet 1887 seront applicables aux titres I et V du livre II pour autant que ceux-ci n'y dérogent point. Il élague, et à tort à notre avis, de l'article 4^{or} les mentions relatives au tonnage des navires; le projet actuel les a reprises avec raison. Puis il propose de soumettre à l'inscription le privilège du vendeur du navire et le privilège des avances faites pour sa construction. Ces privilèges — nous en expliquerons plus tard la raison — sont aujourd'hui supprimés. Enfin le projet règle la procédure d'abandon (le principe de la disposition a été maintenu) et entoure de nouvelles garanties les cessions de créances hypothécaires et les actes de consentement à la radiation des inscriptions.

* * *

Projet de 1894. Une nouvelle dissolution survient, et le 11 décembre 1894, le Ministre de la Justice, M. Begerem, dépose sur le bureau de la Chambre le projet de loi soumis l'année précédente par M. Le Jeune aux délibérations du Parlement. Le projet, cette fois, obtint les honneurs d'un rapport. M. Ullens, député d'Anvers, le dépose à la séance de la Chambre du 18 décembre 1895.

Il nous apprend que la Commission spéciale (alors composée de MM. Beernaert, président, Van den Broeck, Declercq, Ullens, Heuse, Eeman et Hambursin) a fait subir au projet de multiples transformations.

Elles sont trop nombreuses pour que nous puissions les rappeler utilement ici. La plupart d'entre elles d'ailleurs sont relatives à la loi du 21 août 1879, dont l'examen nous échappe en ce moment. Mieux vaut recourir, pour les connaître, à nos documents parlementaires (n° 50, 1895). Bornons-nous donc à indiquer la modification essentielle apportée par la Commission au projet. Elle consiste dans un travail d'épuration que nous ne saurions assez approuver. Après avoir baptisé les bâtiments d'intérieur non plus du nom de « navires de commerce » mais du nom de « bateau », qui est leur dénomination véritable et logique, la Commission spéciale sépare les règles relatives aux navires des règles qui concernent les bateaux. Le projet, on s'en souvient, commettait l'erreur de les fusionner toutes en un même contexte.

« Nous avons fait, dit le rapporteur, des dispositions relatives aux armements fluviaux l'objet d'un titre distinct qui prendra place à la fin de la loi de 1879. »

Il agit ainsi pour éviter qu'une série de dispositions d'un caractère essentiellement maritime, telles les dispositions relatives au libre de bord du capitaine, vienne s'appliquer improprement aux bateaux. Il cherche aussi à rendre plus aisées les modifications à apporter éventuellement au droit maritime ou fluvial et à mettre mieux en lumière, en les simplifiant, les textes essentiels du projet.

C'est *in fine* du projet que la Commission ajoute un titre — le titre X — relatif aux bateaux. Elle rend applicables aux bâtiments fluviaux les modifications apportées à la loi de 1879. Puis, se plaçant plus spécialement au point de vue de la navigation fluviale, elle énumère les créances privilégiées sur les bateaux en reproduisant à cet égard, avec des variations de forme, le projet du Gouvernement. Dans le but de ne pas priver le batelier-propriétaire des avantages de l'abandon, elle étend la faculté d'abandon au propriétaire du bateau, qui en est en même temps le capitaine, et elle énumère les responsabilités (avaries à la marchandise, abordage, frais d'extraction du bateau) que pourra courir l'abandon.

* * *

Déclaration
de M. Delbeke
en 1898.
Amendements.

Le projet — c'est le sort parfois heureux de bien des propositions — dormait depuis plus de deux ans dans les cartons de la Législature, lorsque M. Delbeke le réveilla. Notre collègue d'Anvers prit la parole à la séance de la Chambre du 8 mars 1898, et sa déclaration, que nous croyons utile de

reproduire, prouve que si le projet prolongeait son sommeil, l'honorable membre veillait.

« Le Gouvernement, dit-il, a déposé un projet de loi sur l'abandon et l'hypothèque en matière de navigation maritime et fluviale. Ce projet a été examiné et adopté par une Commission spéciale de cette Chambre, et notre collègue d'Anvers, l'honorable M. Ullens, a fait rapport sur les travaux de cette Commission.

» Le projet du Gouvernement est excellent; mais, tout en le prenant pour base, quelques membres de cette Chambre que la question intéresse spécialement ont cru, après nouvel examen, qu'il y avait lieu, pour mieux aboutir, de ne s'occuper pour le moment que de la navigation fluviale. Au lieu de traiter cette matière par renvois, comme dans le projet du Gouvernement, ils proposent de lui consacrer des textes spéciaux et, pour ainsi dire, un petit code séparé. Ils ont cru utile aussi de proposer l'adjonction de quelques articles réglant l'assurance et l'avarie commune en matière de navigation fluviale.

» Mon collègue, M. Van den Broeck, et moi, nous avons été aidés dans l'élaboration de ce travail par M. Smekens, l'éminent magistrat qui, pendant de longues années, a présidé le tribunal d'Anvers, et M. Spée, qui a longtemps dirigé la jurisprudence consulaire en qualité de greffier en chef du tribunal de commerce d'Anvers. Ces deux juristes ont pu nous apporter, en même temps que leur science du droit, les leçons d'une longue expérience pratique. Nous tenons à signaler cette circonstance, parce que les amendements que nous proposons tirent de cette précieuse collaboration la plus grande partie de leur valeur.

» Avant de les porter devant la Chambre, nous avons tenu à les soumettre à l'examen de l'honorable président, M. Beernaert, qui a présidé la Commission spéciale et dont la compétence en matière maritime est connue. Il a bien voulu en faire l'étude approfondie et nous aider de ses lumières. Ce travail est ainsi devenu le sien, et sa signature, qui figure au bas des amendements, n'est pas une des moindres garanties pour la Chambre et pour le Gouvernement.

» Nous n'avons pas voulu attendre la discussion pour proposer cette série d'amendements. Nous croyons qu'ils se présenteront mieux et avec plus d'autorité lorsque la Commission spéciale les aura examinés et, le cas échéant, incorporés dans le projet du Gouvernement. C'est pourquoi nous demandons à la Chambre de bien vouloir ordonner, à côté de l'impression du texte, qui est de droit, celle des notes explicatives dont nous le faisons précéder. Lorsque vous aurez sous les yeux le texte et les notes explicatives, vous déciderez, Messieurs, s'il y a lieu de les renvoyer à la Commission spéciale. »

Ces explications prouvent qu'une fois au moins, même en matière de législation, on n'avait pas perdu à attendre. Le rapport de la Commission spéciale se fortifiait du travail de spécialistes, à la compétence desquels chacun se plaît à rendre hommage. Le fruit de leurs discussions fut le premier des trois projets que l'on retrouvera plus loin et qui s'encadre d'une note explicative de l'honorable M. Delbeke, qui constitue un véritable exposé des motifs et que nous publions en annexe

* * *

Intervention
de l'Association
belge
pour l'unification
du
droit maritime,
en 1899.

Là cependant ne se borna pas l'étude du projet.

L'Association belge pour l'unification du droit maritime s'en empara à son tour. En son *Bulletin* (n° 5) d'octobre 1899, elle signala les délibérations des deux commissions qu'elle avait chargé de l'examen détaillé des divers chapitres du projet. Les amendements de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck furent sous-amendés. Il suffit de parcourir aux annexes de ce rapport les noms des membres qui composèrent les commissions instituées par l'Association dans le but de poursuivre l'amélioration du projet de loi, pour se convaincre de l'utilité d'une aussi précieuse collaboration. Ce n'est pas à dire que les commissions de l'Association altérèrent en rien l'économie générale du projet de MM. Delbeke et C^{ie}; mais elles formulèrent des critiques d'application utile. MM. Smekens et Spée, qui, nous l'avons rappelé, avaient concouru à l'élaboration des amendements discutés par l'Association, intervinrent à nouveau. Dans une lettre adressée le 21 février 1899 à MM. Van den Broeck et Delbeke, ils déclarèrent se rallier à plusieurs modifications suggérées par les commissions de l'Association. Nous reproduisons la lettre en annexe au présent rapport en la faisant suivre de la réponse de la Commission chargée de l'examen des trois premiers chapitres du projet amendé. Le 20 mars 1899, l'Association belge pour l'unification du droit maritime délibéra sur les amendements de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck et sur les travaux de ses commissions. Le 17 avril suivant, elle adressa un message à la Chambre des Représentants et au Sénat, résumant dans leurs grandes lignes les questions examinées par l'Association et les motifs invoqués à l'appui de ses conclusions.

* * *

Amendements
de
M. Van den
Broeck.

Dans l'intervalle, M. Van den Broeck, s'inspirant du travail de l'Association et des observations de MM. Smekens et Spée, avait fait parvenir à la Commission spéciale de la Chambre de nouveaux amendements. Ils constituent le second des trois projets que nous publions plus loin.

* * *

Projet définitif
de 1901.

La dissolution de 1900 vint frapper de caducité le projet de loi et les travaux de la Commission. MM. Van den Broeck, Delbeke et Beernaert se mirent alors d'accord pour déposer le 30 janvier 1901 une proposition de loi nouvelle que nous transcrivons à côté des deux projets dont nous venons de parler. Cette dernière proposition est, on le voit, le résultat de nombreuses et de précieuses collaborations. Elle constitue le texte définitif sorti, après dix ans, des délibérations des collègues les plus compétents. Elle ne vise plus que la navigation intérieure. Dépouillant l'ancien projet du Gouvernement des dispositions relatives à la navigation maritime qui l'embroussaient, elle se limite aux intérêts de la batellerie, mais ces intérêts, elle les embrasse tous. Elle ne concerne donc plus seulement la propriété des

bateaux, l'hypothèque et l'abandon, elle régleme aussi, dans ses rapports avec la navigation fluviale, la matière des assurances et des avaries.

Elle apparaît ainsi comme une œuvre complète, comme un code où le batelier trouvera la solution des questions qui le regardent. C'est la carène grossière au début et chargée de trop lourds apparaux qui s'est lentement dégagée d'une mâture encombrante pour se revêtir progressivement de son armature nécessaire et d'utiles agrès.

*
* *

Pour qu'on puisse mieux juger de ce travail évolutif du projet de loi, nous croyons utile de faire suivre en annexe le texte : 1° des amendements proposés en 1898 par MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck; 2° des amendements présentés par M. Van den Broeck, après l'examen de l'Association belge pour l'unification du droit maritime; et 3° du projet définitif présenté en 1901, sur la base des dernières observations de l'Association belge, par les signataires des premiers amendements, MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck.

Les textes
des projets.

On peut voir par les textes publiés que le dernier projet présenté à la Chambre par MM. Beernaert et consorts est en réalité le projet arrêté en dernière analyse par l'Association belge pour l'unification du droit maritime. Il corrige la proposition remise par M. Van den Broeck à la Commission spéciale de la Chambre instituée en 1894, proposition qui elle-même amendait le projet de 1898 de MM. Delbeke et consorts.

*
* *

Il est superflu d'insister encore longuement sur l'idée maîtresse qui a dirigé ses auteurs. Elle est l'idée directrice de tous ceux qui depuis plus de dix ans ont prêté leur concours à l'amélioration du régime légal et au développement de notre navigation fluviale. La batellerie est arrêtée dans son essor, d'une part, par la difficulté que l'on éprouve à s'assurer le crédit nécessaire à la construction des bâtiments d'intérieur; d'autre part, par les charges qui pèsent trop lourdement sur les propriétaires de ces bâtiments.

La
portée générale
du
projet.

Tout naturellement on a tourné les yeux vers la législation maritime. Depuis l'ordonnance de la marine de 1681, la responsabilité des propriétaires de navires est limitée. De son côté, la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime applique l'hypothèque aux navires. Quoi de plus naturel que d'étendre ce double principe de la navigation maritime à la navigation fluviale. On a donc dit aux bateliers : vous vous plaignez de n'avoir pas les capitaux nécessaires à la construction de vos bateaux. Nous allons vous donner le moyen de trouver le crédit qui vous manque en vous permettant d'hypothéquer vos bâtiments. Vous vous plaignez d'être menacés de la ruine en cas de fortune de mer. Nous allons vous mettre à l'abri de ce danger en vous autorisant à vous libérer par l'abandon du bateau. Peut-être les créanciers du propriétaire du bateau verront-ils ainsi diminuer leurs garanties. C'est à concilier leurs intérêts légitimes avec les intérêts des prêteurs hypo-

thécaires que devra s'appliquer la loi. Ces derniers ont besoin d'un gage qui garantisse le remboursement du prêt; les créanciers, par contre, ont droit au maintien de privilèges attachés à la qualité de leur créance. On a constaté que dans la loi de 1879 les privilèges trop nombreux et souvent occultes — comme celui du vendeur impayé — étouffent les garanties du prêteur hypothécaire et enlèvent au crédit le caractère de sécurité sans lequel il meurt.

Aussi les auteurs du projet de loi se sont-ils préoccupés de réduire autant que possible le nombre de ces privilèges et leur ont appliqué la prescription annale, sans préjudice aux prescriptions plus courtes qui résultent de la loi sur le contrat de transport. D'autre part, en autorisant l'abandon, ils ont amputé les garanties des créanciers, mais ils se sont efforcés de compenser cette diminution de garanties en instaurant dans la loi le principe de l'assurance, qui permet au prêteur qui ne se contente pas du gage, de compléter les garanties. Ils se sont inspirés et rapprochés, à ces divers points de vue, de la loi allemande sur la navigation intérieure du 15 juin 1895, qui constituait jusqu'à ce jour le type le plus parfait à imiter. Comme la loi d'outre-Rhin, le projet actuel supprime le privilège des fournisseurs, des constructeurs et des vendeurs non payés.

Pareils privilèges, qui figuraient dans les projets antérieurs, ont paru inutiles, puisque le fournisseur, le constructeur et le vendeur n'ont qu'à recourir à l'hypothèque pour régulariser leurs droits. Au surplus, le projet n'impose plus l'obligation de l'inscription, si nuisible dans sa complexité, sa multiplicité et sa confusion, au crédit hypothécaire.

Les privilèges seront donc réduits aux frais de justice, aux droits de navigation, aux loyers de l'équipage, aux gages du gardien et frais de garde, aux frais faits pour sauver ou assister le bateau, aux créances engendrées par le contrat de transport, aux recours nés de l'abordage. Ainsi limités, ils sont faciles à reconnaître par le prêteur, qui pourra au surplus se couvrir par l'assurance. Ils se prescrivent d'ailleurs par un an.

* * *

Développements. Les grandes divisions du projet de loi sont bien conçues.

Il indique en un premier chapitre les règles à suivre pour s'assurer la propriété du bateau ou pour en transmettre la propriété.

En un second chapitre, il signale les privilèges qui s'attachent au bateau et indique les règles à suivre pour l'hypothéquer.

En son chapitre III, il définit la responsabilité des propriétaires de bateaux et limite cette responsabilité par la faculté d'abandon. Enfin, en son chapitre IV, il aligne les règles qui président à l'assurance fluviale; il indique les conditions qui donnent à l'assuré le droit de délaisser l'épave; il signale comment se règlent les avaries.

Il est intéressant de constater, en passant, comment s'enchaînent ces dispositions. Elles se résument, pour le batelier, en ces quatre propositions : J'achète ou je construis un bateau; je le fais hypothéquer; je cause un accident et je me libère par l'abandon; je me couvre par l'assurance.

* * *

I. *En achetant ou en construisant son bateau, le batelier ou l'armateur devra s'en assurer la propriété aux yeux des tiers.* — Il devra suivre à cet effet certaines règles. Il devra, d'une part, dès qu'il met le bateau sur chantier ou avant qu'il navigue sous pavillon belge, le faire immatriculer au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, en y faisant les mentions et la description indiquées à l'article 3; il devra, d'autre part, avoir à son bord un acte de nationalité signé du conservateur et reproduisant l'immatriculation du bateau. Si la description du bateau subit une modification, il la fait mentionner à son acte de nationalité. Il y fait transcrire en entier l'acte ou la décision de justice destiné à constater une mutation de propriété du bateau. Il y fait inscrire par extrait tout acte ou décision portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels (art. 3).

Propriété
des bateaux.

* * *

II. *Le batelier peut hypothéquer son bateau.* — Le contrat d'hypothèque doit être écrit, mais il peut être fait sous seing privé. Il reproduit la description du registre matricule (art. 16). Pour opérer l'inscription, l'intéressé remet au conservateur une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing privé constitutif de l'hypothèque ou une justification du droit astreint à inscription. Il y ajoute deux bordereaux signés relatant les mentions prévues à l'article 21.

Droit
d'hypothéquer.

Le conservateur mentionne sur son registre le contenu des bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre (art. 24).

L'inscription conserve ainsi l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans (art. 25). La cession ou la subrogation du droit inscrit exige une inscription en marge prévue à l'article 26.

Le créancier hypothécaire ne voit plus ses droits entravés, comme pour l'hypothèque maritime, par des privilèges insoupçonnés. Cinq privilèges seulement priment l'hypothèque. Nous les avons déjà énumérés. Ce sont les frais de justice, les droits de navigation, les gages du gardien et les frais de garde, les frais faits pour sauver le bateau et les créances de l'équipage du chef du contrat de transport (art. 14).

En outre, un droit réel avec droit de suite est accordé à ceux qui ont un recours à exercer pour cause d'abordage. Mais, pour primer l'hypothèque, ces droits réels doivent être nés avant l'inscription hypothécaire.

* * *

III. *Si le bateau cause un dommage par le fait du patron ou d'un employé quelconque de l'équipage, le propriétaire n'est plus indéfiniment responsable.* — Il peut s'affranchir de sa responsabilité en abandonnant le bateau, le fret et les fruits du voyage (art. 44). Mais il devra faire fixer la valeur du bateau

Limitation
de la
responsabilité.
Droit d'abandon.

et celle du fret net (art. 45). Le jour où il paiera, il remettra, outre le bateau, une indemnité égale à la dépréciation survenue depuis l'estimation, le fret net et les intérêts commerciaux sur le montant de l'estimation et du fret depuis la fin du voyage (art. 46). Mais, conformément au vœu du Congrès de 1885, il aura la faculté de conserver le bateau, en acquittant le montant de l'estimation et du fret avec les mêmes intérêts (art. 46, § 5).

Par l'abandon, il enlèvera le bateau aux créanciers privilégiés ou hypothécaires, mais il suppléera personnellement 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 lui une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile. On voulait jadis qu'il désintéressât d'abord ces créanciers, mais cette obligation rendait incertaine la faculté d'abandon. Le projet n'exige plus que l'arrangement du propriétaire avec ces créanciers soit *préalable*, mais encore faudra-t-il qu'il se fasse pour rendre possible l'abandon. A défaut de paiement ou d'arrangement, on se trouvera en présence d'une expropriation forcée; le partage se fera selon la qualité des créances et le propriétaire restera débiteur du solde. Le propriétaire du bateau est souvent le batelier qui le conduit. A l'encontre de la règle qui s'applique à la navigation maritime, la faculté d'abandon appartient même à celui qui est à la fois propriétaire et patron du bateau (art. 50). Il va sans dire que la faculté d'abandon ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau lorsque le propriétaire a pu connaître ce vice ou lorsqu'il a pu en prévenir les effets (art. 52).

* * *

Assurance. IV. *Le propriétaire du bateau peut se couvrir par l'assurance.* — L'objet du contrat et ses conditions sont déterminés par les articles 58 à 65 du projet. Comme en matière maritime, en raison de la difficulté et du danger qu'il y a à distinguer les fautes, le dommage provenant de la faute légère de l'assuré n'est pas à charge de l'assureur (art. 61). D'autre part, l'assureur n'est tenu, sauf stipulation expresse, que du dommage causé aux choses assurées. Il ne couvre pas le recours des tiers (art. 62). Le projet permet d'assurer le profit espéré, mais il annule le contrat s'il y a dol ou fraude de l'assuré (art. 64). Les articles 66 à 78 règlent les conditions où l'assuré peut délaisser le bateau. Le délaissement, même en cas de naufrage ou d'innavigabilité, ne peut se faire qu'au cas où la perte atteint les trois quarts de la valeur des choses assurées (art. 66).

On réduit ainsi le délaissement au seul cas où il est pleinement justifié et l'on évite les litiges et les spéculations malhonnêtes. Dans les projets antérieurs, le délai pour la déclaration de délaissement était de dix jours. L'article 67 du projet actuel accorde un délai de six mois, mais l'assuré doit, dans les quinze jours, aviser l'assureur qu'il se réserve le droit de délaisser. Le projet, réglant en des dispositions réduites la matière des avaries, se borne, dans le but de conserver à la loi son caractère de guide pratique, de définir l'avarie commune (art. 75), d'établir le mode de partage des avaries

(art. 77) et d'exclure de l'avarie commune le cas de faute ou de vice propre (art. 76).

* * *

V. Plusieurs des dispositions du projet ne concernent que les constructeurs ou les acheteurs de bateaux. Elles ne signalent pas les mesures à prendre par le propriétaire actuel de bateaux naviguant sous pavillon belge. Selon l'usage, ces mesures sont consignées à la fin du projet de loi en *six dispositions transitoires*.

Dispositions
transitoires.

* * *

Telle est l'économie générale du projet. Nous n'en avons retracé que les grandes lignes. Il suffira de lire le projet pour saisir la portée de ses dispositions accessoires. Nous nous sommes abstenus d'expliquer les motifs qui ont déterminé l'adoption de la plupart de ces propositions. Ces explications n'auraient pu constituer qu'une redite. On les trouvera en annexes dans la note explicative déposée jadis par M. Delbeke, et dans les travaux de l'Association belge pour l'unification du droit maritime.

Conclusion.

Il ne nous reste qu'à insister pour que le projet soit adopté sans délai. Il a été assez longuement et assez minutieusement étudié pour que la Chambre pût se dispenser de le réviser. Une matière aussi spéciale que celle du régime légal de la navigation fluviale est des plus délicates. Lorsqu'elle est sagement mise en œuvre par des spécialistes dont la compétence s'impose, à la lumière de délibérations répétées et minutieuses, il peut être dangereux d'y toucher. On ne le fait souvent qu'au détriment de la concordance et de l'unité. Il faut, pour s'y risquer, se pénétrer d'abord de toutes les discussions et des nombreux travaux qui ont déterminé l'adoption du texte définitif, et il ne faut s'y décider que lorsque des réalités contingentes ou la transformation des éléments matériels qui ont déterminé la législation en cours en font une nécessité. Ce travail sera peut-être l'entreprise de demain. Qui de nous, en effet, dans l'état des progrès que la science réalise chaque jour dans le domaine de la marine, pourrait assurer la pérennité, même passagère, de l'œuvre législative? Mais, en attendant, nous estimons que le projet qui nous est soumis doit nous contenter. La Chambre n'encourrait aucun reproche en l'adoptant sans discussion et sans changements. Ce serait d'ailleurs le meilleur moyen, le seul peut-être d'aboutir. Voici plus de dix ans que le pays attend une législation qui lui donne le moyen de développer l'industrie du batelage.

Les vœux succèdent aux vœux. A chaque discussion budgétaire appropriée, des orateurs signalent la nécessité et l'importance de l'hypothèque et de l'abandon, ces deux leviers du développement de l'armement fluvial. Notre pays doit écouler la plupart de ses produits au dehors. Il rencontre à ses frontières des obstacles douaniers. Il doit donc transporter à bon marché. Le développement de la navigation fluviale, assurée par l'hypothèque et la faculté d'abandon, qui permettront la création rapide d'une marine d'intérieur nombreuse, n'est-il pas l'un des moyens les plus efficaces d'assurer pareil transport?

Aussi souhaitons-nous que le projet soit voté sans délai. Nous aurons assez fort à faire après cela, si nous nous décidons à reviser la loi de 1879 sur le commerce maritime. Cette revision serait le complément et le couronnement de la loi que nous sommes appelés à voter en ce moment. Aussi exprimons-nous le vœu que le Gouvernement complète l'œuvre législative en saisissant au plus tôt la Législature d'un projet de loi revisant les dispositions relatives à la navigation maritime.

Le Rapporteur,
SEGERS.

Le Président,
V. BEGEREM.

33

ANNEXES

ANNEXE N° 1.

**Projet de loi portant revision des dispositions légales
relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon.**

Amendements présentés par MM. Delbeke et consorts (le 8 mars 1898).

LIVRE III.

**Des bateaux et de la navigation
intérieure.**

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE 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 toute autre opération lucrative de navigation.

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

ART. 2.

Les bateaux sont meubles. Ils sont néanmoins soumis au droit de suite dans la mesure déterminée ci-après.

Amendements proposés par M. Van den Broeck (après les travaux de l'Association belge pour l'unification du droit maritime) (1).

LIVRE III.

**Des bateaux et de la navigation
intérieure.**

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

ART. 2.

(Comme ci-contre.)

(1) Ces amendements sont ceux qu'a adoptés l'Association belge pour l'unification du droit maritime, sauf ce qui est indiqué en note.

Projet définitif déposé par MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck.

LIVRE III.

Des bateaux et de la navigation intérieure.

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE 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 toute autre opération lucrative de navigation.

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

ART. 2.

Les bateaux sont meubles. Ils sont néanmoins soumis au droit de suite dans la mesure déterminée ci-après.

Eindontwerp overgelegd door de Heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck.

BOEK III.

Van binnenschepen en binnenscheepvaart.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van binnenschepen en hunnen eigendom.

EERSTE ARTIKEL.

Worden binnenschepen geheeten, 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 dezer wet worden vaartuigen van 10 tot 20 ton, gewoonlijk tot soortgelijke verrichtingen op zee gebruikt of daartoe bestemd, gelijkgesteld met binnenschepen.

ART. 2.

Binnenschepen zijn roerende goederen. Niettemin kan men, in de hierna bepaalde mate, daarop zijn recht vervolgen in welke handen ook zij zich bevinden.

ART. 5.

Tout bateau belge doit être immatriculé au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, dans le ressort duquel le port d'attache est rangé par le Roi.

La matricule mentionne : le nom du bateau, sa nature, son grément, 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, les droits réels dont il est grevé.

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise par celui qui veut construire un bateau en Belgique dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un bateau étranger *du moment où celui-ci navigue* sous pavillon belge.

ART. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur le registre et sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau y doit être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés *aux numéros 1 à 5* de l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double *de la réquisition* d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun de ces actes ne peut être opposé aux tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créances

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise 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. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement *sur l'acte de nationalité* dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau y doit être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés à l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double *du bordereau* d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun acte ne peut être opposé à des tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créances

Projet définitif.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, dans le ressort duquel le port d'attache est rangé par le Roi.

La matricule mentionne : le nom du bateau, sa nature, son grément, 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, les droits réels dont il est grevé.

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise 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. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau doit y être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés à l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double du bordereau d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun acte ne peut être opposé à des tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créan-

Eindontwerp.

ART. 3.

Elk belgisch binnenschip moet worden ingeschreven op het bijzonder register daartoe berustend ten kantore van hypotheekbewaring, binnen welks gebied de woonhaven van het schip door den Koning werd gerangschikt.

De inschrijving vermeldt : den naam van het schip, zijnen aard, zijn tuig, zijne afmetingen, zijne tonnemaat, den datum en de plaats waar het werd gebouwd, de materialen zijner romp, zijne woonhaven, de namen, de nationaliteit en de woonplaats der eigenaars, de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

ART. 4.

De teboekstelling moet worden gevorderd door hem, die een binnenschip in België wil bouwen, zoodra het op stapel is gezet, en door den aankoper van een vreemd schip voordat het onder belgische vlag moge varen.

ART. 5.

De eigenaars zijn gehouden te vragen dat er op de nationaliteitsakte, waarvan sprake in artikel 12, onmiddellijk melding worde gemaakt van al wat eene wijziging in de beschrijving medebrengt.

Elke akte, bestemd tot vaststelling van den overgang van eigendom van het schip, moet daarop in haar geheel worden overgeschreven.

Elke akte, houdende erkenning, afstand of te niet gaan van andere zakelijke rechten, behalve de voorrechten vermeld in artikel 14, wordt daarop bij uittreksel ingeschreven.

Een voor waar verklaard afschrift van de overgeschreven akte, indien ze niet authentiek is, en een dubbel van het bordereel van inschrijving blijven ten kantore berusten.

Geene akte kan aan derden worden tegengesteld, tenzij van den dag van overschrijving of van inschrijving.

ART. 6.

Wil de eigenaar zijn schip hechten aan eene haven die afhankelijk is van een ander hypotheekkantoor, dan moet hij, indien er

inscrites, *justifier du consentement* de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi, une copie de la matricule et de ses annexes ; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

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

ART. 8.

L'aliénation volontaire d'un bateau n'en transmet la propriété qu'avec la charge des droits réels dont il est grevé, sauf à l'acquéreur à en poursuivre la purge.

ART. 9.

La vente forcée opère la purge de plein droit, pourvu que l'acquéreur verse le prix : en Belgique, à la Caisse des consignations ; à l'étranger, entre les mains de l'agent public compétent au lieu de la vente.

ART. 10.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, et sur chacune des parties du prix, tant que celui-ci n'a pas été ou légalement distribué ou payé du commun accord de tous les intéressés.

ART. 11 (1).

Aucune action tendant à obtenir l'inscription, la modification ou la suppression de

(1) ART. 11. — Toute décision statuant sur des droits astreints à mention au registre doit être inscrite ou transcrite selon sa nature.

Mention de la demande peut être requise en marge de l'acte contesté. En ce cas, l'effet de la décision remonte à la date de cette mention.

inscrites, *produire le consentement écrit* de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi, une copie de la matricule et de ses annexes ; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

(Comme ci-contre.)

ART. 8.

(Comme ci-contre.)

ART. 9.

(Comme ci-contre.)

ART. 10.

(Comme ci-contre.)

ART. 11.

Aucune action tendant à obtenir l'inscription, la modification ou la suppression de

Projet définitif.

ces inscrites, produire le consentement écrit de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi une copie de la matricule et de ses annexes; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

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

ART. 8.

L'aliénation volontaire d'un bateau n'en transmet la propriété qu'avec la charge des droits réels dont il est grevé, sauf à l'acquéreur à en poursuivre la purge.

ART. 9.

La vente forcée opère la purge de plein droit, pourvu que l'acquéreur verse le prix : en Belgique, à la Caisse des consignations; à l'étranger, entre les mains de l'agent public compétent au lieu de la vente.

ART. 10.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, et sur chacune des parties du prix, tant que celui-ci n'a pas été ou légalement distribué ou payé du commun accord de tous les intéressés.

ART. 11.

Toute décision statuant sur des droits astreints à mention au registre doit être inscrite ou transcrite selon sa nature.

Eindontwerp.

schuldvorderingen zijn ingeschreven, de schriftelijke toestemming overleggen van al de schuldeischers die eene inschrijving op het schip hebben. Na ontvangst van deze stukken, die hem tot ontlasting moeten dienen, doet de bewaarder aan zijnen collega van de nieuwgekozen haven afschrift geworden van de inschrijving op de rol, met bijlagen; tot doorhaling gaat hij in zijn kantoor slechts over wanneer hij van zijnen ambtgenoot bericht heeft gekregen dat de nieuwe gevorderde teboekstelling voltrokken is.

ART. 7.

Verandering van nationaliteit benadeelt de rechten niet, die op het schip bestaan. De uitgestrektheid van deze rechten wordt geregeld door de wet van de vlag, die het schip voerde, op 't oogenblik dat zij tot stand kwamen.

ART. 8.

Vrijwillige verkoop van een schip doet er den eigendom niet van overgaan tenzij met de zakelijke rechten, waarmede het is bezwaard, behoudens dat de zuivering daarvan door den koper in rechte kan vervolgd worden.

ART. 9.

Gerechtelijke verkoop brengt, van rechtswege, zuivering mede, mits de koper den prijs stort : in België, ter Depositokas; in de handen van den bevoegden openbaren ambtenaar ter plaatse waar de verkoop geschiedde.

ART. 10.

De rechten van voorrang der schuldeischers bestaan op den prijs en op elk gedeelte van den prijs, zoolang deze of niet wettig werd verdeeld of niet met onderling goedvinden van al de belanghebbenden betaald.

ART. 11.

Elke beslissing waarbij uitspraak wordt gedaan over rechten, die in het register dienen vermeld, moet, volgens haren aard, worden ingeschreven of overgeschreven.

droits réels n'est recevable qu'après qu'il a été fait mention de la demande en marge de la transcription ou de l'inscription du droit contesté.

Mention doit être faite aussi de la décision intervenue, laquelle est transcrite ou inscrite, suivant sa nature, à la diligence de la partie intéressée.

ART. 12.

Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le patron d'un bateau belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce bateau, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé. *Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de cette disposition sont déterminées par arrêté royal, avec application de la loi du 6 mars 1818.*

Si pour 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.

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

droits réels n'est recevable qu'après qu'il a été fait mention de la demande en marge de la transcription ou de l'inscription du droit contesté.

Mention doit être faite aussi de la décision intervenue, laquelle est transcrite ou inscrite suivant sa nature, à la diligence de la partie intéressée *et prend date du jour de la mention de la demande.*

ART. 12.

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

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.

Des privilèges, des hypothèques et autres droits réels.

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

Projet définitif.**Eindontwerp.**

Mention de la demande peut être requise en marge de l'acte contesté. En ce cas, l'effet de la décision remonte à la date de cette mention.

ART. 12.

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

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.**Des privilèges, des hypothèques et autres droits réels.****ART. 13.**

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

Melding kan worden gevorderd van den eisch op den rand van de betwiste akte. In dit geval, klimmen de gevolgen van de beslissing op tot den datum dezer vermelding.

ART. 12.

Om op de belgische wateren te mogen varen, moet de schipper van een belgisch schip eene nationaliteitsakte aan boord hebben, ondertekend door den bewaarder der hypotheek en vermeldende de teboekstelling van dit schip, benevens al de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

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

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 teboekstelling welke behoort vernietigd, en de verklaring 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 artikel 6 der wet van 6 Maart 1818.

HOOFDSTUK II.**Van voorrechten, hypotheek en andere zakelijke rechten.****ART. 13.**

De rechten van voorrang onder de schuldeischers van het schip vloeien voort hetzij uit voorrechten, hetzij uit hypotheek.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi ; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par les conventions des parties.

CHAPITRE II.

Des privilèges et des hypothèques.

SECTION I. — Des privilèges.

ART. 14.

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

1° Les frais de justice et autres, nécessités par la vente du bateau et par la distribution du prix ;

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

3° 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° Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage et la conservation du bateau.

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 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 remorquage en cours de route.

Les loyers et gages sont aussi et en

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi ; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par la convention des parties.

SECTION I. — Des privilèges et droits dus à la qualité de la créance.

ART. 14 (1).

Sont seules privilégiées 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 bateau et par la distribution du prix ;

2° Les droits et taxes imposés au bateau 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 bateau, 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, l'assistance et la conservation du bateau au cours des trois derniers mois qui ont précédé la vente ou la saisie. 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 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.

Les créances sub n° 5 sont aussi et en

(1) ART. 14. — Comme ci-dessus, sauf au 4°, supprimer les mots « et la conservation » ainsi que les mots « au cours des trois derniers mois qui ont précédé la vente ou la saisie ».

Projet définitif.

Eindontwerp.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par la convention des parties.

SECTION I. — *Des privilèges et droits dus à la qualité de la créance.*

ART. 14.

Sont seules privilégiées 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 bateau et par la distribution du prix;

2° Les droits et taxes imposés au bateau 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 bateau, 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, 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 antérieure;

5° 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.

Les créances *sub* n° 5 sont aussi et en

De voorrechten zijn afhankelijk van de hoedanigheid der schuldvordering en worden uitgeoefend naar de orde door de wet voorgeschreven; zij hebben altijd den voorrang boven de hypotheeken.

Laatstgenoemde worden gevestigd bij overeenkomst der partijen.

AFDEELING I. — *Van de voorrechten en rechten, aan de hoedanigheid der schuldvordering gehecht.*

ART. 14.

Alleen de hierna aangeduide schuldvorderingen zijn bevoorrecht naar de orde waarin ze zijn gerangschikt :

1° De wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het schip en de verdeling van den prijs;

2° De rechten en belastingen het schip opgelegd in de haven waar de verkoop geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers;

3° 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 den verkoop;

4° 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° Het huur- en dienstloon van kapitein en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die de inbeslagneming of den verkoop voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis.

De schuldvorderingen vermeld onder n° 5

premier lieu privilégiés sur le fret acquis pendant le service. Si le produit du fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire;

6° Les obligations contractées pour mettre le bateau en état de commencer son dernier voyage ou de le continuer et, les frais faits pour le voyage à entreprendre;

7° Les dommages-intérêts dus, soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron, de l'équipage ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour la délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau, pour contribution à l'avarie commune;

8° Les sommes dues soit au constructeur, soit aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, à la réparation ou l'entretien du bateau avant la mise en état pour le dernier voyage.

S'ils ont su que le bateau était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège n'existe que jusqu'à concurrence de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée.

De ces créances, la plus récente est préférée à celle qui est la plus ancienne;

9° Les sommes dues au vendeur du bateau pour son prix.

Sauf ce qui est stipulé aux n°s 4° et 8°, les créanciers de même rang viennent en concurrence et au marc le franc.

ART. 15.

Le privilège accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé que pour autant qu'elles soient justifiées de la manière suivante :

1° Les frais de justice, par des états légalement taxés;

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

3° Le prix de vente du bateau par un acte régulièrement transcrit;

4° Les autres créances par les modes de preuve admis en droit commun.

A l'exception de privilèges mentionnés

premier lieu privilégiées sur le fret brut acquis pendant le service. Si le produit de ce fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire.

ART. 15 (du projet).

(Supprimé.)

Projet définitif.**Eindontwerp.**

premier lieu privilégiées sur le fret brut acquis pendant le service. Si le produit de ce fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire.

hebben insgelijks en in de eerste plaats den voorrang boven de brutovracht, gedurende den dienst verworven. Is de opbrengst van die vracht en van het schip niet toereikend, zoo behoudt het scheepsvolk eene personeele vordering tegen den eigenaar.

ART. 13.

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.

ART. 13.

Buiten alle hypothecaire overeenkomst, hebben zij, die schade en verliezen leden hetzij ten gevolge van aanvaring, hetzij door de schuld van den kapitein 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 het volgen in welke handen ook het zich bevindt.

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

aux n° 1 à 5, la justification n'est complète que si le créancier prouve avoir, dans la huitaine de la naissance du privilège, fait inscrire à l'acte de nationalité la dette née en cours de voyage à l'étranger, au registre du conservateur celle qui a été contractée en Belgique.

Art. 15 (nouveau) (1).

Indépendamment de toute convention hypothécaire, ont un droit réel avec droit de suite sur le bateau :

1° Les obligations contractées pour mettre le bateau en état de commencer son dernier voyage ou de le continuer et les frais faits pour le voyage à entreprendre ;

2° Les dommages-intérêts dus soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour défaut de délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau ;

3° Les sommes dues soit au constructeur, soit aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, à la réparation et à l'entretien du bateau avant la mise en état pour le dernier voyage.

S'ils ont su que le bateau était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le droit n'existe que jusqu'à concurrence de la somme dont ce tiers se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée.

De ces créances, la plus récente est préférée à celle qui est la plus ancienne ;

4° Les sommes dues au vendeur du bateau pour son prix.

Les droits réels mentionnés en cet article ne priment les hypothèques que pour autant qu'ils aient été publiés avant ces dernières, conformément à l'article 11 ; au registre matricule si la dette est née en Belgique ; à l'acte de naturalisation si elle est contractée à l'étranger.

(1) Art. 15. — Comme ci-dessus, en supprimant le 1°, le 3° et le 4° et en remplaçant le dernier alinéa par le suivant :

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

Projet définitif.

Eindontwerp.



SECTION II. — *De l'hypothèque.*

ART. 16.

Le contrat d'hypothèque fluviale est écrit et peut être fait sous seing privé. Il doit reproduire la description donnée par le registre matricule.

ART. 17.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un pouvoir spécial donné par écrit.

ART. 18.

A moins de convention contraire, elle s'étend aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 19.

Elle peut être constituée sur un bateau en construction immatriculé conformément à l'article 3.

ART. 20.

Entre les créanciers, l'hypothèque n'a rang que du jour et de l'heure de l'inscription prise sur le registre du conservateur dans la forme et de la manière ci-après déterminées.

SECTION III. — *Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.*

ART. 21 (1).

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques, contre récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing

SECTION II. — *De l'hypothèque.*

ART. 16.

(Comme ci-contre.)

ART. 17.

(Comme ci-contre.)

ART. 18.

(Comme ci-contre.)

ART. 19.

(Comme ci-contre.)

ART. 20.

(Comme ci-contre.)

SECTION III. — *Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.*

ART. 21.

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques contre ce récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme, de l'acte sous seing privé

(1) ART. 21. — (Maintenir l'amendement de M. Delbeke.)

Projet définitif.

Eindontwerp.

SECTION II — *De l'hypothèque.*AFDEELING II. — *Van hypotheek.*

ART. 16.

ART. 16.

Le contrat d'hypothèque fluviale est écrit et peut être fait sous seing privé. Il doit reproduire la description donnée par le registre matricule.

De hypotheekovereenkomst voor de binnenscheepvaart moet schriftelijk opgesteld worden en kan bij onderhandsche akte worden aangegaan. Zij moet de beschrijving, bij de teboekstelling opgenomen, weergeven.

ART. 17.

ART. 17.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un pouvoir spécial donné par écrit.

Deze hypotheek kan enkel worden toegestaan door den eigenaar of door den gemachtigde die doet blijken dat hij daartoe bijzondere schriftelijke volmacht heeft.

ART. 18.

ART. 18.

A moins de convention contraire, elle s'étend aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires.

Behoudens strijdig beding, strekt zij zich uit tot zeil en treil, de machines en andere toebehooren.

ART. 19.

ART. 19.

Elle peut être constituée sur un bateau en construction immatriculé conformément à l'article 3.

Zij kan worden gevestigd op een in aanbouw zijnde schip, overeenkomstig artikel 3 te boek gesteld.

ART. 20.

ART. 20.

Entre les créanciers, l'hypothèque ne prend rang que du jour et de l'heure de l'inscription prise sur le registre du conservateur dans la forme et de la manière et après déterminées.

Onder de schuldeischers is de hypotheek slechts batig gerangschikt van af den dag en het uur der inschrijving op het register van den bewaarder, in den vorm en op de wijze zooals hierna is bepaald.

SECTION III. — *Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.*AFDEELING III. — *Bepalingen die gemeen zijn aan voorrechten en hypotheeken.*

ART. 21.

ART. 21.

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques, contre récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing

Tot het doen der inschrijving, bij artikel 5 vereischt, wordt den hypotheekbewaarder, tegen ontvangstbewijs, in het kort samengevat en vrijgesteld van zegel en registratie, een afschrift behandigd van den authentieken titel of eene voor waar verklaarde kopie

privé constitutif de l'hypothèque ou une justification du droit astreint à inscription.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

2° La date et la nature du titre ;

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

4° Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau et le numéro d'immatriculation ;

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

ART. 22.

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

ART. 23.

L'omission de l'une ou de plusieurs des autres mentions exigées par l'article 21 n'entraîne la nullité de l'inscription qu'au profit de tiers et dans la mesure du préjudice qui leur est causé par cette omission.

ART. 24.

Le conservateur fait mention sur le registre du contenu aux bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 25.

L'inscription conserve l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans à compter du jour de sa date exclusivement. Son effet

constitutif de l'hypothèque ou une réclamation tendant à justifier un droit réel.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

2° La date et la nature du titre ;

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

4° Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau, le numéro d'immatriculation ;

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

ART. 22.

(Comme ci-contre.)

ART. 23.

(Comme ci-contre.)

ART. 24.

(Comme ci-contre.)

ART. 25.

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.**Eindontwerp.**

privé constitutif de l'hypothèque ou une justification du droit astreint à inscription.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

2° La date et la nature du titre ;

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

4° Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau et le numéro d'immatriculation ;

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

ART. 22.

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

ART. 23.

L'omission de l'une ou de plusieurs des autres mentions exigées par l'article 21 n'entraîne la nullité de l'inscription qu'au profit de tiers et dans la mesure du préjudice qui leur est causé par cette omission.

ART. 24.

Le conservateur fait mention sur le registre du contenu des bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 25.

L'inscription conserve l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans à compter du jour de sa date exclusivement. Son effet

van de onderhandsche, hypotheek gevende akte of eene rechtvaardiging van het recht, aan inschrijving onderworpen.

De vorderende partij voegt daarbij twee door haar onderteekende bordereelen, aanduidende :

1° De namen, de voornamen, het beroep en de woonplaats van den schuldeischer en van den schuldenaar ;

2° De dagteekening en den aard van den titel ;

3° Het bedrag van de schuldvordering, in den titel opgegeven ;

4° De overeenkomsten betreffende de interesten en de kwijting van 't kapitaal, en, in 't algemeen, elke bepaling die derde personen belang hebben te kennen ;

5° Den naam, de soort en de ruimte van het schip ; het kantoor en het nummer der teboekstelling ;

6° Kiezing van woonplaats, door den schuldeischer, in de gemeente waar de hypotheekbewaarder verblijft.

ART. 22.

Bij gebreke van kiezing van woonplaats, kunnen alle beteekeningen en aanzeggingen, die betrekking hebben op de inschrijving, aan den procureur des konings van het arrondissement gedaan worden.

ART. 23.

Verzuim van een of meer van de andere vermeldingen, bij artikel 21 vereischt, brengt de nietigheid van de inschrijving slechts ten voordeele van derden mede en in de mate van het nadeel hun door dat verzuim berokkend.

ART. 24.

De bewaarder vermeldt op het boek den inhoud der bordereelen en stelt aan den verzoeker, met het afschrift van den titel waarvan eene minute bestaat, weder ter hand een der bordereelen, aan welks voet hij bevestigt de inschrijving te hebben gedaan, waarvan hij de dagteekening, het uur, het boekdeel en het volgnummer aanduidt.

ART. 25.

De inschrijving bewaart de hypotheek of het zakelijk recht gedurende vijf jaren, te rekenen van af den dag waarop ze plaats

cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt, s'il en a été stipulé.

ART. 26.

La cession d'un droit inscrit, de même que la subrogation à un droit semblable, ne peut être opposée aux tiers que du jour où il a été fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire, avec indication des nom, prénoms, profession et domicile de celui-ci.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur dépôt d'un double signé des deux parties et sur représentation du bordereau d'inscription de la créance, lequel est revêtu par le conservateur de son visa dûment daté.

Lorsque le titre constitutif est à l'ordre et que l'inscription le mentionne, sa négociation par voie d'endossement suffit pour emporter translation du droit réel.

ART. 27.

Les inscriptions sont rayées ou réduites, soit en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, soit du consentement des intéressés constaté par écrit.

Si l'écrit est sous seing privé, il reste déposé au bureau de la conservation des hypothèques, avec le double du bordereau d'inscription qui a été délivré au créancier.

La radiation ou la réduction est requise au moyen d'un bordereau en double. Elle est certifiée par le conservateur au pied de celui des doubles qui est restitué au requérant.

ART. 28.

Le conservateur est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, copie de la matricule et de toutes les inscriptions subsistantes sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 26.

(Comme ci-contre.)

ART. 27.

(Comme ci-contre.)

ART. 28.

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.

Eindontwerp.

cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt, s'il en a été stipulé.

ART. 26.

La cession d'un droit inscrit, de même que la subrogation à un droit semblable, ne peut être opposée aux tiers que du jour où il a été fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire, avec indication des nom, prénoms, profession et domicile de celui-ci.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur dépôt d'un double signé des deux parties et sur représentation du bordereau antérieur d'inscription de la créance, lequel est revêtu par le conservateur de son visa dûment daté.

Lorsque le titre constitutif est à l'ordre et que l'inscription le mentionne, sa négociation par voie d'endossement suffit pour emporter translation du droit réel.

ART. 27.

Les inscriptions sont rayées ou réduites, soit en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, soit du consentement des intéressés constaté par écrit.

Si l'écrit est sous seing privé, il reste déposé au bureau de la conservation des hypothèques, avec le double du bordereau d'inscription qui a été délivré au créancier.

La radiation ou la réduction est requise au moyen d'un bordereau en double. Elle est certifiée par le conservateur au pied de celui des doubles qui est restitué au requérant.

ART. 28.

Le conservateur est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent copie de la matricule et de toutes les inscriptions subsistantes sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

greep, deze dag niet medegerekend. Zij houdt op van kracht te zijn, indien de inschrijving niet vernieuwd is geworden vóór het einde van dien tijd.

De inschrijving waarborgt, op den zelfden rang als de hoofdsom, drie jaren interest, zoo er interest werd bepaald.

ART. 26.

Afstand van een ingeschreven recht, evenals overdracht van een dergelijk recht, kan aan derden maar worden tegengesteld van den dag af dat, op den rand der inschrijving, melding werd gemaakt van de dagteekening en van den aard van den titel des overnemers, met aanduiding van dezes naam, voornamen, beroep en woonplaats.

Is de akte van afstand of van overdracht eene onderhandsche akte, dan geschiedt de vermelding maar tegen neerlegging van een dubbel, door beide partijen onderteekend en op vertoon van het vorige bordereel van inschrijving der schuldvordering, dat door den bewaarder met zijn behoorlijk gedagteekend visa wordt bekleed.

Is de vestigende titel aan order en wordt dit door de inschrijving vermeld, dan is zijne verhandeling, door middel van endossement, voldoende opdat het zakelijk recht zij overgedragen.

ART. 27.

Inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd, hetzij ten gevolge van een vonnis, dat in kracht van gewijsde is gegaan, hetzij met de schriftelijk vastgestelde toestemming der belanghebbenden.

Geldt het een onderhandsch geschrift, dan blijft het berusten ten hypotheek-kantore, met het dubbel van het bordereel van inschrijving dat den schuldeischer werd afgeleverd.

Doorhaling of vermindering wordt aangevraagd door middel van een bordereel in dubbel. Zij wordt door den bewaarder bevestigd onderaan het dubbel dat den aanvrager terug wordt gegeven.

ART. 28.

De bewaarder is gehouden aan allen, die het vorderen, eene kopie af te leveren van de teboekstelling en van alle inschrijvingen, die op het schip bestaan, of een getuigschrift dat er geene bestaan.

ART. 29.

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

ART. 30.

L'inscription du privilège ou de l'hypothèque vaut opposition au paiement de toute indemnité due par des assureurs ou par d'autres, à raison de dommages subis par le bateau.

En cas d'avarie, le créancier peut intervenir pour la conservation de ses droits; il ne peut réclamer le remboursement de sa créance non échue que sur la partie de l'indemnité qui ne serait pas employée à la réparation du bateau.

SECTION IV. — *De la purge.*

ART. 31.

L'acquéreur d'un bateau qui veut le libérer des charges dont question à l'article 8, est tenu de faire transcrire son titre à la conservation des hypothèques du port d'attache et de publier en même temps la mutation dans deux journaux de ce port, et, en outre, si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve.

A défaut de journaux publiés dans l'un ou l'autre de ces ports, les publications se font au chef-lieu de l'arrondissement.

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances chirographaires et aux créances

ART. 29.

(Comme ci-contre.)

ART. 30 (1).

(Comme ci-contre.)

SECTION IV. — *De la purge.*

ART. 31.

(Comme ci-contre.)

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances non inscrites que si, dans les

(1) ART. 30. — A supprimer et à remplacer par l'article suivant :

« Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a pas été formé d'opposition entre ses mains.

« Cette opposition peut se faire par simple lettre. »

Projet définitif.**ART. 29.**

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

ART. 30.

Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur, s'il n'a pas été formé opposition entre ses mains.

L'opposition peut se faire par simple lettre.

SECTION IV. — De la purge.**ART. 31.**

L'acquéreur d'un bateau qui veut se libérer des charges dont question à l'article 8, est tenu de faire transcrire son titre à la conservation des hypothèques du port d'attache et de publier en même temps la mutation dans deux journaux de ce port, et, en outre, si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve.

A défaut de journaux publiés dans l'un ou l'autre de ces ports, les publications se font au chef-lieu de l'arrondissement.

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances non inscrites que si, dans les quinze

Eindontwerp.**ART. 29.**

Vergaat het schip of is het niet meer tot varen in staat, dan worden de rechten van den schuldeischer uitgeoefend op de geredde voorwerpen of op hunne opbrengst, zelfs indien de schuldvordering nog niet zou vervallen zijn.

ART. 30.

Betaling van de schadeloosstelling aan den verzekerde ontslaat den verzekeraar indien dezen geen verzet werd beteekend.

Verzet kan geschieden bij eenvoudigen brief.

AFDEELING IV. — Van zuivering.**ART. 31.**

De koper van een schip, die het wil ontheffen van de lasten waarvan sprake in artikel 8, is gehouden zijnen titel te doen overschrijven ten hypotheekantore van de woonhaven en, terzelfder tijd, den overgang van eigendom bekend te maken in twee nieuwsbladen van deze haven en, bovendien, zoo het schip op reis is, in twee bladen van de haven waar het zich bevindt.

Worden er in de eene of de andere van die twee havens geene bladen uitgegeven, dan geschieden de bekendmakingen ter hoofdplaats van het arrondissement.

ART. 32.

De bekendmaking moet melden dat het recht om het schip te volgen, in welke handden ook het zich bevindt, evenmin als het

privilégiées non astreintes à l'inscription que si, dans les quinze jours de la publication, elles sont notifiées aux conservateurs des hypothèques.

ART. 33.

La transcription, comme la publication, doit contenir élection de domicile dans le port où le bateau est immatriculé; à défaut de quoi, toutes significations à faire au nouveau propriétaire peuvent lui être notifiées au bureau du conservateur du registre matricule.

ART. 34.

Vingt jours après la transcription et la publication, le conservateur délivre à l'acquéreur un état des droits inscrits ou réclamés sur le bateau.

Cet état est dressé en forme de tableau sur trois colonnes, dont la première renseigne les dates de chaque inscription ou notification; la seconde, la désignation des créanciers; la troisième, la nature et l'évaluation des droits réclamés.

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36.

A moins de dispositions contraires dans les titres constitutifs du droit, les créances privilégiées et hypothécaires non échues sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire; elles le sont aussi vis-à-vis du débiteur pour solde non couvert.

quinze jours de la publication, elles sont notifiées au conservateur des hypothèques.

ART. 33.

(Comme ci-contre.)

ART. 34.

(Comme ci-contre.)

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés à charge du bateau avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36 (1).

(Comme ci-contre.)

(1) ART. 36. — A remplacer les mots « les créances privilégiées et hypothécaires » par « toutes les créances ».

Projet définitif.

Eindontwerp.

jours de la publication, elles sont notifiées au conservateur des hypothèques.

ART. 33.

La transcription, comme la publication, doit contenir élection de domicile dans le port où le bateau est immatriculé; à défaut de quoi, toutes significations à faire au nouveau propriétaire peuvent lui être notifiées au bureau du conservateur du registre matricule.

ART. 34.

Vingt jours après la transcription et la publication, le conservateur délivre à l'acquéreur un état des droits inscrits ou réclamés sur le bateau.

Cet état est dressé en forme de tableau sur trois colonnes, dont la première renseigne les dates de chaque inscription ou notification; la seconde, la désignation des créanciers; la troisième, la nature et l'évaluation des droits réclamés.

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés à charge du bateau, avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36.

A moins de dispositions contraires dans les titres constitutifs du droit, toutes les créances non échues sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire; elles le sont aussi vis-à-vis du nouveau débiteur pour le solde non couvert.

recht van hooger bod, zal erkend worden voor de ingeschreven schuldvorderingen, indien deze niet, binnen veertien dagen na de bekendmaking, aan den hypotheekbewaarder werden beteekend.

ART. 33.

De overschrijving moet, zooals de bekendmaking, bevelzen kiezing van woonplaats in de haven waar het schip is te boek gesteld; geschiedt dat niet, dan kunnen alle beteekeningen, aan den nieuwen eigenaar te doen, hem worden aangezegd ten kantore van den bewaarder van het inschrijvingsboek.

ART. 34.

Twintig dagen na de overschrijving en de bekendmaking, levert de bewaarder aan den koper eenen staat af van de rechten die op het schip zijn ingeschreven of daarop worden gevorderd.

Deze staat wordt opgemaakt in den vorm eener tabel met drie kolommen, waarvan de eerste de datums van elke inschrijving of beteekening, de tweede de schuldeischers en de derde den aard en de berekening van de gevorderde rechten aanduidt.

ART. 35.

Binnen de maand na de bekendmaking van zijnen titel van eigendom, doet de nieuwe eigenaar aan hen, die rechten op het schip bezitten of ze vorderen, een afschrift beteekenen van voormelden staat, met verklaring dat hij bedoelde rechten zal kwijten tot het bedrag van den prijs of van de aangegeven waarde en zonder eenige vermindering ten voordeele van den verkoper of van wie ook.

ART. 36.

Behoudens strijdige bepalingen in de rechtgevende titels, zijn alle niet vervallen schuldvorderingen onmiddellijk invorderbaar ten laste van den nieuwen eigenaar; zij zijn het ook ten laste van den schuldenaar voor het niet gedekt saldo.

ART. 37.

Tout créancier inscrit à l'état délivré par le conservateur peut requérir la mise du bateau aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition doit être notifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la signification faite à la requête de ce dernier en exécution de l'article 35.

ART. 38.

La réquisition doit contenir assignation, avec délai de trois jours francs, augmenté, s'il y a lieu, à raison de la distance, pour l'audience de référé du président du tribunal civil du port d'attache.

ART. 39.

Le président, après avoir vérifié que la surenchère doit être admise, ordonne que la revente se fera soit devant lui à l'audience qu'il indique, soit, si l'intérêt des parties le commande, devant le président du lieu où le bateau se trouve ou sera conduit et devra rester amarré jusqu'après la vente en exécution de son ordonnance.

Celle-ci doit régler les délais à observer, les publications à faire et toutes autres précautions à prendre, pour que le prix atteigne la valeur entière du bateau.

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur de celui-ci. A défaut de réquisition dans les formes et délais ci-dessus prescrits, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 35.

ART. 41.

Ni pour la procédure en admission de la surenchère, ni pour la revente, le ministère d'avoués n'est obligatoire.

ART. 37.

(Comme ci-contre.)

ART. 38.

(Comme ci-contre.)

ART. 39.

(Comme ci-contre.)

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur du bateau. A défaut de réquisition dans les formes et délais prescrits ci-dessus, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 35.

ART. 41.

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.**ART. 37.**

Tout créancier inscrit à l'état délivré par le conservateur peut requérir la mise du bateau aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition doit être notifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la signification faite à la requête de ce dernier en exécution de l'article 35.

ART. 38.

La réquisition doit contenir assignation, avec délai de trois jours francs, augmenté, s'il y a lieu, à raison de la distance, pour l'audience de référé du président du tribunal civil du port d'attache.

ART. 39.

Le président, après avoir vérifié que la surenchère doit être admise, ordonne que la revente se fera soit devant lui à l'audience qu'il indique, soit, si l'intérêt des parties le commande, devant le président du lieu où le bateau se trouve ou sera conduit et devra rester amarré jusqu'après la vente, en exécution de son ordonnance.

Celle-ci doit régler les délais à observer, les publications à faire et toutes autres précautions à prendre, pour que le prix atteigne la valeur entière du bateau.

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur du bateau. A défaut de réquisition dans les formes et délais ci-dessus prescrits, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 35.

ART. 41.

Ni pour la procédure en admission de la surenchère, ni pour la revente, le ministère d'avoués n'est obligatoire.

Eindontwerp.**ART. 37.**

Elke schuldeischer, voortkomende op den staat die door den bewaarder wordt afgeleverd, kan vorderen dat het schip worde opgeveild, mits hij aanbiedt den prijs een twintigste hooger te brengen.

Deze vordering moet den nieuwen eigenaar worden beteekend uiterlijk binnen vijftien dagen na de beteekening welke, naar luid van artikel 35, ten verzoeke van laatstgenoemde wordt gedaan.

ART. 38.

De vordering behelst dagvaarding met tijdsbepaling van drie volle dagen, voor de terechtzitting in kortgeding, te houden door den voorzitter der burgerlijke rechtbank van de woonhaven; zoo daartoe redenen zijn, wordt de termijn verlengd naar evenredigheid van den afstand.

ART. 39.

Nadat de voorzitter bevonden heeft dat de verhooging van bod moet worden aangenomen, beveelt hij dat de herveiling zal geschieden, hetzij voor hem, ter terechtzitting welke hij daartoe aanwijst, hetzij, zoo 't belang van partijen het vordert, voor den voorzitter van de plaats waar het schip zich bevindt of zal gebracht worden en zal blijven vastliggen tot na den verkoop, ter uitvoering van zijn bevel.

Door dit bevel worden geregeld de in acht te nemen termijnen, de bekendmakingen die moeten gedaan en alle andere voorzorgen die dienen genomen opdat de prijs de volle waarde van het schip bereike.

ART. 40.

De herveiling stelt de waarde van het schip bepaald vast. Bij gebreke van vordering gedaan in de vormen en binnen de termijnen, zooals hierboven bepaald, blijft die waarde zooals zij werd aangeboden in de beteekening door artikel 35 vereischt.

ART. 41.

Noch voor de rechtspleging tot toelating van hooger bod noch voor de herveiling is het optreden van pleitbezorgers verplicht.

ART. 42.

Faute par les parties intéressées de se régler entre elles à l'amiable pour la distribution du prix offert par la signification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie mobilière.

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux
et de leur responsabilité.

ART. 43.

Tout propriétaire de bateau civilement responsable des faits du patron *dans la conduite du bateau est tenu des engagements que des accidents ont forcé le patron de prendre d'urgence.*

Il est civilement responsable aussi du dommage causé, dans l'exercice de leurs fonctions respectives, *par le pilote, par les gens de l'équipage* et par tous autres qui sont employés sur le bateau au service de celui-ci.

ART. 44.

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 *et du fret du voyage au cours duquel le cas de responsabilité s'est produit, ou de leur valeur au début des poursuites.*

ART. 42.

(Comme ci-contre.)

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux
et de leur responsabilité.

ART. 43.

Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits 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 les 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. 44 (1).

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 point où le bateau se trouve, ou, quand l'obligation est née en cours de route, au premier port où il abordera.

(1) ART. 44. — Au 5° alinéa, remplacer les mots « au point » par les mots « au lieu ».

Projet définitif.**Eindontwerp.****ART. 42.**

Faute par les parties intéressées de se régler entre elles à l'amiable pour la distribution du prix offert par la signification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie mobilière.

ART. 42.

Verstaan belanghebbende partijen zich niet in der minne onder elkander omtrent de verdeling van den prijs, aangeboden bij de beteekening of opgebracht door hooger bod, dan wordt daartoe overgegaan volgens de vormen die zijn voorgeschreven in zake van beslag op roerende goederen.

CHAPITRE III.**HOOFDSTUK III.****Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.****Van eigenaars van binnenschepen en van hunne verantwoordelijkheid.****ART. 43.****ART. 43.**

Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits 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.

Elke eigenaar van een binnenschip is 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 zijnde, daarop worden gebezigd.

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

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

ART. 44.**ART. 44.**

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.

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

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.

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.

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.

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. 45.

Pour se réserver la libération par abandon, le propriétaire doit, préalablement à toute exception ou défense, faire fixer la valeur du bateau et du fret net. 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.

ART. 46.

Le propriétaire qui veut user du droit d'abandon doit :

1° Affranchir le bateau de tout recours de la part de créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49 tels que le patron et l'équipage pour leurs loyers, les créanciers ayant hypothèque sur le bateau, et les chirographaires venant réclamer une partie du prix ;

2° Notifier l'abandon du bateau, et en même temps, s'il s'est conformé à l'article 45, payer une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis l'évaluation, ainsi que les intérêts commerciaux sur cette évaluation. Cette indemnité et ces intérêts ne sont pas dus si le bateau est resté saisi dès le début des poursuites.

Le propriétaire peut aussi se libérer en payant le montant de l'évaluation augmentée des intérêts commerciaux depuis le début des poursuites.

Si les parties n'en sont pas autrement

ART. 45 (1).

Pour se réserver la libération par abandon, il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et celle du fret net. 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.

ART. 46.

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

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

2° Le fret net ;

3° Les intérêts commerciaux sur le montant de l'estimation et 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

(1) ART. 45. — Après les mots « fret net » ajouter les mots « selon l'article 44 ». Ajouter en suite la disposition suivante : « A défaut de cette détermination, la présomption est que la valeur du bateau et des accessoires aurait suffi à couvrir la réclamation. »

Projet définitif.

ART. 45.

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.

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

ART. 46.

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

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

2° Le fret net;

3° Les intérêts commerciaux sur le montant de l'estimation et 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

Eindontwerp.

ART. 45.

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. In geval 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 gegeven te worden om, in voorkomend geval, de betaling te verzekeren van die schatting, verhoogd met de commercieele interesten tot 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. 46.

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

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

2° De zuivere vracht;

3° De commercieele interesten op het bedrag van de waardebepaling en van de vracht sedert het einde van de reis gedurende welke de verplichting 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 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, tengevolge van voorrecht op hypotheek, zouden afgehouden worden van de waarde van het schip of van de vracht door schuldeischers die tegen

convenues, le tribunal peut nommer un liquidateur, chargé de distribuer la valeur abandonnée.

ART. 47.

Le fret net s'entend du fret payé ou à payer, diminué des frais d'embarquement, des gages de l'équipage, du coût du charbon s'il s'agit d'un steamer, de la part contributive à l'avarie commune, des péages et droits quelconques de navigation ou du remorquage acquittés ou encore à payer pour le voyage, à charge par le propriétaire du bateau d'acquitter ces diverses créances sur ses deniers personnels.

ART. 48 (1).

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

ART. 49.

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

ART. 50.

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 la conduite du bateau et pour les engagements que des accidents l'ont forcé de prendre d'urgence.

(1) ART. 48. — Maintenir l'amendement de M. Delbeke.

action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 45 et 49.

ART. 47.

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

ART. 48.

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

Ce dernier ne peut s'acquitter qu'entre les mains ou avec l'agrément des créanciers qui ont en même temps un droit réel sur le bateau et une action personnelle contre le propriétaire.

ART. 49 (1).

(Comme ci-contre.)

ART. 50.

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.

(1) ART. 49. — Remplacer les mots : « pourvu que l'exécution rentre dans les fonctions du patron » par ceux-ci : « pourvu que cette inexécution soit due à la faute du patron ».

Projet définitif.**Eindontwerp.**

action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49.

ART. 47.

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

ART. 48.

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

ART. 49.

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. 50.

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.

den eigenaar eene persoonlijke rechtsvordering hebben welke niet gegrond is op de burgerlijke verantwoordelijkheid, voorzien bij de artikelen 43 en 49.

ART. 47.

Door 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: de prijs van den overtocht en de schadeloosstellingen waarop het schip recht heeft, namelijk voor aanvaring, bijstand in nood en gemeene avarijen, die 't gevolg zijn van een stoffelijk offer.

ART. 48.

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

ART. 49.

Het recht tot 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. 50.

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 ambt als schipper evenals voor de verbintenissen die hij, in dringende gevallen, gedwongen is geweest aan te gaan om het schip te redden.

ART. 51.

A 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-ci et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

A défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'abandon 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. 52.

Elle ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, antérieur au voyage, et qui n'est pas un vice caché ou que le propriétaire n'a pas pu connaître.

ART. 53.

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. 54.

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. 51.

(Comme ci-contre.)

ART. 52 (1).

La faculté d'abandon ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, antérieur au voyage et qui n'est pas un vice caché ou que le propriétaire n'a pas pu connaître.

ART. 53.

(Comme ci-contre.)

ART. 54.

(Comme ci-contre.)

(1) ART. 52. — Adopter la rédaction suivante :
 « 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. »

Projet définitif.

ART. 51.

A l'égard des tiers, le locataire d'un bateau et le patron préposé par lui sont assimilés au patron préposé par le propriétaire et engagé 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-ci et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

A défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'abandon 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. 52.

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. 53.

Les copropriétaires d'un bateau sont, chacun en proportion de sa part, tenus de la responsabilité prévue aux articles 45 et 49; mais l'abandon ne peut être fait que pour la propriété entière du bateau.

ART. 54.

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.

Eindontwerp.

ART. 51.

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

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

Bij gebreke van den huurder, kan de eigenaar zelf gebruik maken van het recht tot afstand en behoudt hij, in dit geval, tot het bedrag van de waarde van 't schip en van de overgelaten vracht, een verhaal op den huurder zooals naar recht.

ART. 52.

Het recht tot afstand is niet van toepassing op de verplichtingen 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 verzuimd heeft zijn schip te doen onderzoeken overeenkomstig de bestaande verordeningen.

ART. 53.

De medeëigenaars van een schip zijn, elk naar evenredigheid van zijn aandeel, aansprakelijk naar luid van de artikelen 45 en 49; afstand kan echter slechts voor den geheelen eigendom van het schip geschieden.

ART. 54.

Te allen tijde kan de eigenaar den schipper afdanken.

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

ART. 55.

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.

ART. 56.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un 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 l'intérêt total dans le bateau.

ART. 57.

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

CHAPITRE IV.**De l'assurance fluviale.****SECTION I. — Du contrat et de son objet.****ART. 58.**

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les appareils du bateau ; le fret ; les marchandises du chargement ; le

ART. 55.

(Comme ci-contre.)

ART. 56.

(Comme ci-contre.)

ART. 57.

(Comme ci-contre.)

CHAPITRE IV.**De l'assurance fluviale (1).****SECTION I. — Du contrat et de son objet.****ART. 58.**

(Comme ci-contre.) (2)

(1) A remplacer par « Des assurances et des avaries communes ».

(2) ART. 58. — Addition de l'alinéa suivant :
« 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. »

Projet définitif.**ART. 55.**

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.

ART. 56.

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. 57.

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

CHAPITRE IV.**Des assurances et des avaries communes.****SECTION I. — Du contrat et de son objet.****ART. 58.**

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les apparaux du bateau ; le fret ; les marchandises du chargement ; le

 Eindontwerp.**ART. 55.**

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

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

ART. 56.

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 dat de helft van zijne waarde te boven gaat.

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. 57.

In geval 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 IV.**Van de verzekeringen en de gemeene avariën.****AFDEELING I. — Van het contract en van dezès voorwerp.****ART. 58.**

De verzekering kan tot voorwerp hebben : de scheepsromp, het zeil en treil van het schip ; de vracht ; de ingeladene goederen ;

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.

ART. 59.

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. 60.

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

ART. 61.

Ne sont pas à charge de l'assurance, *tout changement* de route ou de voyage, *tout transbordement qui ne se justifie pas* et, en général, tout dommage provenant de la *faute grave* de l'assuré.

ART. 62.

L'assureur est tenu des prévarications et des fautes du patron et de l'équipage.

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

ART. 63.

L'estimation du corps, des agrès et des

ART. 59.

(Comme ci-contre.)

ART. 60.

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

ART. 61.

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. 62.

L'assureur est tenu *du dommage causé aux choses assurées* par les prévarications et les fautes du patron et 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. 63 (1).

Lorsque l'assurance a pour objet le corps,

(1) ART. 63. — Addition de l'alinéa suivant :
 « 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. »

Projet définitif.

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. 59.

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. 60.

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. 61.

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. 62.

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. 63.

Lorsque l'assurance a pour objet le corps,

Eindontwerp.

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.

De verzekering, gedaan na verlies of aankomst van de verzekerde zaken is nietig, zoo het bewezen is 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. 59.

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

ART. 60.

Voor rekening van de verzekeraars zijn alle verliezen en schaden, die veroorzaakt worden door storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, reis of schip, werping, brand, ontploffing, rooverij en, in 't algemeen, alle gevaren van scheepvaart, door de overeenkomst niet uitgesloten.

ART. 61.

Vallen 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. 62.

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

In geval 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. 63.

Wanneer de verzekering de scheepsromp,

appareaux du bateau est établie sur leur valeur au jour où le risque a commencé.

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

ART. 64.

Un contrat d'assurance, conclu pour 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. 65.

L'assuré peut délaisser à l'assureur le bateau assuré en cas de naufrage, d'innavi-

ART. 64 (nouveau) (1).

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 chargement 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 ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée.

ART. 65 (art. 64 du projet).

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance conclu pour 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. 66 (art. 65 du projet).

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait

(1) ART. 64. — 2° Supprimer, à la fin de l'article, les mots « ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée ».

Projet définitif.**Eindontwerp.**

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 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 sera loi sans qu'il soit besoin d'autres justifications.

ART. 64.

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. 65.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance conclu pour 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. 66.**

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait

het zeil en trefl 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 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, zoo de partijen omtrent de begroting daarvan zijn overeengekomen, geldt deze begroting als wet, zonder dat cenig verder bewijs noodig zij.

ART. 64.

Indien de tijd der risico's niet bepaald is, loopt hij :

1° Wat aangaat het risico op de 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 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 waren, van het oogenblik af der lading aan boord totdat zij, ter bestemde plaats, aan wal zijn gezet.

ART. 65.

Buiten de gevallen waar 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 bebrag dezer waarde ; alleen tegenover den verzekerde is het volkomen nietig, zoo het bewezen is dat er bedrog of arglist van zijnen kant bestaat.

AFDEELING II. — Van abandonnement.**ART. 66.**

Behoudens strijdige bepalingen, kan de overlating van de verzekerde zaken niet

gabilité par fortune de navigation, de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de la valeur.

Le délaissement des marchandises chargées n'est recevable que dans ce dernier cas.

ART. 66.

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. 67.

Il doit être fait, dans les dix jours de la date à laquelle l'assuré a été informé du sinistre arrivé dans le pays, et dans les quinze jours de cette date si le sinistre est survenu à l'étranger.

ART. 68.

En cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement aux réassureurs dans les cinq jours de la signification de celui-ci.

ART. 69.

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.

qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 67.

(Comme à l'article 66 du projet.)

ART. 68 (art. 67 du projet).

Dans les quinze jours du sinistre, l'assuré doit, par une déclaration expresse, réserver le droit au délaissement. Celui-ci doit être fait dans les six mois de ladite déclaration.

ART. 68 (du projet). (1)

(Supprimé.)

ART. 69.

(Comme ci-contre.)

(1) ART. 68 (art. 67 du projet). — A remplacer par ce qui suit : « 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 la faire. »

Projet définitif.

Eindontwerp.

qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

gedaan worden dan in geval van vergaan of bederf, ten minste de drie vierden van hare waarde bedragende.

ART. 67.

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. 67.

Overlating kan noch gedeeltelijk, noch voorwaardelijk geschieden.

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

ART. 68.

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. 68.

Binnen veertien dagen na de ramp, in België of in de aan België palende 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.

Indien de verzekerde deze niet doet binnen den tijd van ééne maand, is hij niet meer gemachtigd ze te doen.

ART. 69.

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. 69.

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 hiervan, begint de tijd van betaling te loopen enkel van den dag af waarop gemelde opgave is beteekend.

ART. 70.

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

ART. 71.

Si l'époque du paiement de l'indemnité n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de la payer un mois après la signification du délaissement.

ART. 72.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du bateau, se dispenser de payer la somme assurée.

ART. 73.

Le délaissement pour raison d'innavigabilité ne peut être fait si le bateau échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

ART. 74.

Si le bateau a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ART. 70.

(Comme ci-contre.)

ART. 71 (du projet).

(Supprimé.)

ART. 71 (art. 72 du projet).

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir du délaissement.

ART. 72 (art. 73 du projet).

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

ART. 73 (art. 74 du projet) (2).

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.

(2) ART. 73. — Cet article trouverait mieux sa place après l'article 70 des amendements de M. Van den Broeck.

Projet définitif.**Eindontwerp.****ART. 70.**

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

ART. 70.

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

ART. 71.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 71.

Is eenmaal de overlating beteekend en aangenomen of van waarde verklaard, dan behooren de verzekerde zaken aan den verzekeraar te rekenen van het tijdstip der overlating.

ART. 72.

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

ART. 72.

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

ART. 73.

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. 73.

Wanneer het schip, ten gevolge van avarij, in de onmogelijkheid verkeert het vervoer tot de plaats van zijne 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. 75.

Si la marchandise est *ensuite* 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 tous les autres frais que l'assuré a été obligé de faire pour sauver la marchandise et la conduire à destination.

SECTION III. — *Des avaries.*

ART. 76.

Sont réputés avaries :

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le bateau et les marchandises, conjointement ou séparément ;

Tout dommage qui survient au bateau ou aux marchandises, depuis leur arrivée et déchargement.

ART. 77.

A défaut des conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ART. 78.

Les avaries sont ou communes ou particulières.

ART. 79.

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

ART. 74 (art. 75 du projet).

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. 76.

(Supprimé.)

ART. 77.

(Supprimé.)

ART. 78.

(Supprimé.)

ART. 75 (art. 79 du projet).

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

ART. 76 (nouveau).

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

Projet définitif.**ART. 74.**

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. 75.**

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

ART. 76.

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

Eindontwerp.**ART. 74.**

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 wegens de avarijen, de kosten van lossing, pakhuishuur en wederinlading, de meerdere vervoer-kosten en alle andere kosten die de verzekerde verplicht werd te doen tot het behouden en het vervoeren van het goed ter bestemde plaats.

AFDEELING III. — Van avarijen.**ART. 75.**

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. 76.

De opofferingen en uitgaven, door den verantwoordelijken persoon gedaan, zijn echter, in geval van schuld of van inwendig gebrek, geene gemeene avarijen.

ART. 80.

Les avaries communes sont supportées par le bateau et par les marchandises au marc le franc de leur valeur nette au lieu de déchargement.

ART. 81.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant, pour le montant de la contribution.

ART. 82.

Le chapitre 1^{er} de la loi du 23 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. 77 (art. 80 du projet).

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 de droit commun.

ART. 78 (art. 81 du projet).

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant, pour le montant de la contribution.
Il est tenu de laisser suivre les marchandises moyennant caution.

ART. 79 (1).

(Comme à l'art. 82 du projet.)

(2)

(1) Dispositions générales et prescription (*entête à ajouter avant l'article 79*).

(2) **ART. 80 (nouveau).** — 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 23 août 1891.

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

Projet définitif.**ART. 77.**

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. 78.

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.

**Dispositions générales,
prescriptions et pénalités.**

ART. 79.

Le chapitre 1^{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. 80.

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. 81.

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

Eindontwerp.**ART. 77.**

Bij gebrek aan bijzonder beding, komen de gemeene avarijen 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. 78.

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

Hij is verplicht ze te laten volgen tegen borgstelling.

**Algemeene bepalingen,
verjaringen en straffen.**

ART. 79.

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 de vorige wetsbepalingen of door de overeenkomsten tusschen partijen niet is van afgeweken.

ART. 80.

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

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

ART. 81.

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

Dispositions transitoires.**ARTICLE PREMIER.**

Dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau naviguant sous pavillon belge est tenu de faire au bureau de la conservation des hypothèques du port choisi comme port d'attache, la déclaration nécessaire pour opérer 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. 2 (1).

Un arrêté royal déterminera quelles sont, pour l'application de la présente loi, les eaux intérieures; il réglera tout ce qui concerne la tenue des registres.

Il comminera les peines à encourir pour infraction à la loi ou aux dispositions réglementaires prises pour son exécution.

ART. 3.

En attendant la revision du Code de procédure civile, le titre VIII du cinquième livre de ce Code sera appliqué avec les modifications suivantes :

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;

(1) ART. 2. — Remplacer l'art. 2 par la disposition suivante : « Toute infraction à la présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 200 francs. »

Dispositions transitoires.**ARTICLE PREMIER.**

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.**Eindontwerp.****Dispositions transitoires.****Overgangsbepalingen.****ARTICLE PREMIER.****ART. 1.**

Dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau naviguant sous pavillon belge est tenu de faire, au bureau de la conservation des hypothèques du port choisi comme port d'attache, la déclaration nécessaire pour opérer 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.

Binnen drie maanden na het van kracht worden dezer wet, is ieder eigenaar van een schip, varende onder belgische vlag, gehouden, ten kantore van den bewaarder der hypotheken van de haven, als woonhaven gekozen, de vereischte verklaring te doen tot teboekstelling van het schip, met inschrijving der zakelijke rechten, die het bezwaren.

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

ART. 2.**ART. 2.**

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;

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 volgende artikelen :

1° Het proces-verbaal van inbeslagneming van een schip van ten minste 10 ton bevat de beschrijving, door het inschrijvingsboek gegeven;

2° Binnen vijf dagen, wordt op dat boek 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° Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure 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 comparaitre, 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. 4.

En cas de non-comparution de l'un ou de plusieurs défendeurs, il n'est pas 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.

Projet définitif.

4° Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure 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 comparaitre, 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. 5.

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.

Eindontwerp.

4° Bij die beteekening duidt de beslaglegger de plaats, den dag en het uur aan van den verkoop, die niet mag geschieden dan ten minste ééne maand na de inbeslag-neming; 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 afhangt, waar het schip gemeerd ligt; ter zelfder 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 inbeslag-neming en de voorwaarden van den verkoop te hooren goedkeuren.

ART. 5.

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 inbeslag-neming, in eene andere haven worde gevoerd, in dit geval den ministerieelen beambte benoemen die er zal gelast worden 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 inschrijvingsboek worden beteekend.

In dit geval, moet aan dezen, onder de verantwoordelijkheid van den ministerieelen ambtenaar, met den verkoop belast, tien dagen te voren de plaats worden bekend gemaakt, waar de verkoop zal geschieden, evenals de griffie waar zij kennis kunnen nemen van de voorgoed bepaalde voorwaarden.

ART. 5.

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. 6.

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. 7.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

Projet définitif.

Eindontwerp.

ART. 4.

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. 5.

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. 6.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

ART. 4.

Zoo door den voorzitter niet anders wordt beslist, moet de verkoop ten minste tien dagen te voren worden aangekondigd door middel van plakbrieven op de gewone plaatsen en van tweemaal te herhalen inlasschingen in twee bladen der plaats. 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 arrondissementshoofdplaats opgenomen worden.

ART. 5.

Wordt vóór den dag tot den verkoop aangewezen, wanneer eene inbeslagneming reeds overgeschreven of aangeboden is, eene nieuwe inbeslagneming aangeboden, dan betuigt de bewaarder, op den rand dezer laatste, zijne weigering die over te schrijven, en vermeldt bij de dagteekening der vorige, de namen, de woonplaats en 't bedrijf 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. 6.

De verkooper van een aangeslagen schip kan geen eisch instellen tot vernietiging van den verkoop van dit schip.

ANNEXE N° 2.

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

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR M. DELBEKE.

NOTE EXPLICATIVE.

Un rapport fait à la séance du 23 juillet 1891, au nom de la Commission permanente de l'Industrie, sur une pétition réclamant, au profit des bâtiments destinés à la navigation intérieure, l'introduction de l'hypothèque et du droit d'abandon, a vivement fait ressortir l'utilité et l'équité de la mesure sollicitée.

Se rendant au vœu de la Chambre, M. le Ministre de la Justice introduisit un projet de loi en ce sens, le 29 avril 1892. Ce projet, en partie modifié, fut représenté à la nouvelle Législature, le 28 avril 1893, et, après dissolution de la Chambre, représenté le 11 décembre 1894.

La Commission chargée de l'examen de ce projet a conclu à son adoption, avec de légers amendements; mais après nouvel examen, il a paru désirable aux soussignés de se rapprocher davantage des résolutions adoptées par le Congrès pour l'unification du droit commercial tenu à Anvers et à Bruxelles, en 1885 et 1888, et ils ont l'honneur de vous proposer des amendements tendant à modifier et à compléter à certains égards le projet déjà rapporté, avec l'espoir que la Chambre voudra bien les renvoyer à l'examen de la Commission.

Le projet du Gouvernement tend à les appliquer non seulement à la navigation intérieure, mais aussi, tout au moins en partie, au commerce maritime régi par la loi du 21 août 1879.

Celle-ci étant relativement récente, le Gouvernement proposait de se borner à remplacer certains articles par des dispositions nouvelles, applicables à la fois aux navires ou bâtiments de mer et aux bateaux faisant le transport sur les eaux intérieures.

Votre Commission, dans son rapport, ne s'est pas dissimulé qu'il en résulte un défaut : celui d'exiger *des articles trop longs et formés de dispositions hétérogènes*. Elle s'est déclarée en même temps peu favorable à *la fusion*

(1) Projet de loi, n° 53 (session de 1894-1895).

Rapport, n° 50 (session de 1895-1896).

dans un même contexte de règles concernant à la fois les navires et les bateaux. Pour éviter ce dernier inconvénient, elle a proposé de garder aux titres existants leur caractère exclusivement maritime et d'ajouter à la loi de 1879 un titre nouveau et spécial de cinq articles, renfermant les dispositions relatives aux armements fluviaux, réglés en grande partie par un renvoi à certains articles de la loi maritime.

Dans une réunion des membres de l'Association belge pour l'unification du droit maritime, on a fait observer que votre Commission a eu raison de signaler l'inconvénient qu'offre le mélange, dans un même texte, des règles concernant deux navigations toutes différentes, mais que le remède qu'elle propose d'y apporter ne guérit point le mal; qu'en effet, suivant le projet de la Commission comme suivant celui du Gouvernement, la loi nouvelle devrait se substituer à certains articles de celle de 1879, de façon à former avec elle le livre II du Code de commerce, mais qu'alors l'article 238, proposé par la Commission, aurait pour conséquence de rendre applicables à la navigation intérieure toutes les dispositions de ce livre II qu'elle n'excepte pas et, par conséquent, tous les articles relatifs au capitaine et à l'équipage, au connaissement et à la charte-partie, à la lettre à la grosse, etc., etc.; que telle n'est évidemment l'intention de personne; qu'il faudrait donc bien d'autres changements, à commencer par le titre même du livre II, car ce livre ne traiterait plus exclusivement du commerce maritime, mais de tout le commerce de transport par eau.

Quelques précautions que l'on prenne, le mélange de deux ordres d'affaires bien différents présenterait, en tous cas, comme le faisaient observer nos collègues de l'Association pour l'unification du droit maritime, les plus grands inconvénients. Sans doute, la batellerie, qui n'était presque rien, lors de la confection du Code de commerce, se fait aujourd'hui à l'aide de bâtiments dont les dimensions dépassent souvent celles de bien des bâtiments de mer. Les patrons de ces grands bateaux ont peut-être assez d'instruction pour démêler, dans le livre II du Code de commerce, les dispositions éparses qui les concerneraient; mais il est et il restera toujours une énorme quantité de petits bateaux dont les conducteurs sont peu ou, parfois même, pas du tout lettrés. La loi, faite pour tous, doit être, autant que possible, mise à la portée de l'intelligence de tous. Pourquoi donc ne pas rédiger une loi concernant exclusivement le batelier? Ce sera son Code à lui, imprimé, si l'on veut, en tête de l'acte de nationalité que nous proposons d'introduire dans la loi fluviale. Ce sera, en attendant son application à la navigation maritime, l'essai pratique d'une mesure que toutes les législations ont adoptée ou tendent à adopter comme preuve d'identité et de solvabilité du bâtiment qui en est pourvu. Il en résultera, il est vrai, que dès ce jour les vœux des Congrès de 1885 et 1888 ne recevront pas encore leur application à la navigation maritime. Mais si, comme nous en avons la confiance, l'application à la navigation fluviale réussit, elle s'imposera sans effort et sans délai à la navigation maritime.

Telles sont les principales raisons qui nous ont décidés à formuler, de concert avec quelques collègues de l'Association pour l'unification du droit maritime, un projet se rapportant exclusivement à la navigation fluviale.

Ce projet est divisé en quatre chapitres.

Le premier commence par définir le bateau et prescrit les moyens d'en assurer la propriété et la transmission de celle-ci.

Un second chapitre traite des privilèges et des hypothèques, des précautions à prendre pour les conserver ou les faire disparaître.

Un troisième chapitre règle la responsabilité des propriétaires du bateau, et limite cette responsabilité par le droit d'abandon.

Un quatrième introduit quelques règles en matière d'assurance fluviale et admet en certains cas, au profit des assurés, le droit de délaisser l'épave.

Quelques mots sur chacun de ces objets.

Ne faisant, en général, que reproduire, dans des articles plus courts et limités à la navigation intérieure, les dispositions bonnes, mais reconnues et déclarées trop longues par le rapport du 18 décembre 1895, nous tâcherons d'éviter la redite de considérations émises dans les documents que vous connaissez déjà.

Au chapitre 1^{er}, pour la définition du bateau, bâtiment de navigation intérieure, opposé au navire, bâtiment de mer, l'article 1^{er} ne change rien aux décisions antérieurement prises. Il précise seulement que les embarcations de moins de dix toineaux, qu'elles flottent sur la mer ou sur les eaux intérieures, ne tombent pas sous l'application de la loi.

L'article 2 annonce que le bateau, quoique meuble, est soumis à un droit de suite, mais dans les limites précisées par la loi.

Les articles 3, 4 et 5 règlent les mesures à prendre pour assurer, avec le droit de suite, l'identité de chaque bateau. L'article 3 permet au Gouvernement de limiter le nombre des bureaux d'hypothèques dans lesquels il y aura des registres de transcription. Si le Gouvernement ne veut pas user de ce droit, il pourra toutefois dispenser de la tenue de pareils registres les bureaux des arrondissements qui n'ont pas de port de batellerie, ou n'ont que des ports tout à fait insignifiants.

A la différence du projet antérieur, nous n'insérons pas ici les devoirs de ceux qui sont déjà propriétaires de bateaux au moment de la mise en vigueur de la loi; ce sont là des dispositions absolument transitoires, ne devant vivre que quelques semaines et qui, selon l'usage constant, doivent figurer à la suite de la loi.

Nous supprimons le serment, qui ne figurait dans les projets antérieurs que comme simple accessoire, puisqu'il devait être appuyé d'un acte régulier; comme pour les immeubles, cet acte doit suffire à établir la propriété et ses démembrements.

Nous croyons qu'il est d'intérêt public que la vente des bateaux soit facile; il faut pour cela que l'acquéreur puisse faire inscrire son acquisition dans l'arrondissement où lui-même a son domicile. Du reste, s'il en était autrement, il y aurait souvent des notifications à faire en plusieurs ports et, par suite, intervention de multiples officiers ministériels. L'article 6 prévoit le changement de port d'attache, et, si ce port est dans un autre arrondissement, ne le permet que du consentement de tous les créanciers inscrits.

Les articles 7 à 10 règlent la conservation et l'étendue du droit de suite, qui ne cesse que par la vente judiciaire ou par la purge dont l'exercice est subordonné aux conditions prévues aux articles 31 à 42.

Une fois qu'on assimile ainsi, à raison de son importance, la propriété mobilière du bateau à la propriété immobilière, il devient indispensable de prendre, comme pour celle-ci, la précaution inscrite à l'article 11 à l'égard de tous procès mettant en cause l'entière et libre propriété du bateau.

A côté de l'immeuble, dans l'arrondissement de sa situation, se trouve le bureau des hypothèques où chacun peut immédiatement connaître les charges qui le grèvent. Il faut une facilité semblable dès que le bateau peut être frappé de droits semblables à ceux qui peuvent être obtenus sur les immeubles. Mais comme le bateau se déplace, le livre aux renseignements devrait donc se déplacer avec lui. C'est ce qui a fait adopter par diverses législations, celle de l'Allemagne entre autres, et recommander par les Congrès d'unification du droit maritime, un acte de nationalité qui n'est autre chose que la copie, toujours tenue au courant, de l'immatriculation et de ses annexes.

L'article 12 impose à tout bateau cet acte de nationalité. Nous voyons là une garantie bien plus solide que l'obligation antérieurement proposée, de faire marquer sur le bateau le nom du bureau, le numéro du registre et l'année d'immatriculation. Un règlement de police peut encore exiger ces marques; mais elles peuvent toujours être effacées ou altérées. Aucun patron, au contraire, ne prêterait à un concurrent son acte de nationalité.

Comment assurer l'application de l'article 12? L'intérêt qu'a le batelier à pouvoir justifier partout de la situation de son bateau, pourrait être envisagé comme une garantie suffisante. Mais, afin de prévenir toute négligence, nous proposons de comminer les pénalités autorisées par la loi du 6 mars 1848. Une disposition transitoire arme surabondamment le Gouvernement de ce pouvoir réglementaire.

Les tiers seront-ils dès lors suffisamment avertis? Oui, si chacun fait son devoir. Mais il se pourrait que le batelier contractât des engagements dont l'inscription ne fût pas mentionnée à l'acte de nationalité. C'est au tiers contractant à y veiller; à lui à faire déposer, avec le bordereau d'inscription, l'acte de nationalité.

Faut-il l'autoriser à faire ce dépôt chez le conservateur du lieu où se trouve le bateau, le conservateur ayant charge de l'expédier à son collègue du port d'attache? Question d'exécution à régler par arrêté royal.

Au reste, le tiers, quand on lui exhibera l'acte de nationalité, sera renseigné suffisamment pour demander, au port d'attache, s'il n'est pas survenu d'inscription postérieure à la dernière mentionnée à l'acte.

L'article 15 ne fait qu'énoncer les droits de préférence à régler au chapitre suivant; il rapproche les privilèges et les hypothèques parce que, avec des origines différentes, ces deux droits ont une action analogue et doivent être soumis à des mesures pour ainsi dire identiques.

Au chapitre II, une première section énumère les privilèges et les conditions indispensables à leur obtention; une seconde traite de la constitution d'hypothèque; une troisième trace les règles communes à la conservation, à la transmission et aux effets de ces deux droits de préférence; une quatrième établit le mode d'en purger le bateau.

Nous croyons, avec le Gouvernement et les Congrès de ces dernières

années, que des créances nées de la profession de batelier peuvent seules obtenir privilège sur le bateau. Nous tranchons ainsi une controverse qui a voulu étendre à la fortune de mer les privilèges généraux de l'article 19 de la loi hypothécaire

Nous n'assimilons pas aux droits de navigation dus à l'autorité publique, les frais de remorquage mérités par des particuliers. Si le remorquage a été imposé par le sauvetage du bateau, il est compris parmi les frais de sauvetage; si c'est un simple touage facilitant la manœuvre et le travail de l'équipage, il rend un service équivalent à ceux de l'équipage : on ne peut trouver entre eux une raison de préférence. La préférence, en effet, se justifie par l'influence exercée sur la conservation du gage; l'équipage y aide autant que le remorqueur.

Pour les bateaux naviguant sur les canaux, les péages sont un droit de navigation; le halage ou remorquage fait en partie la besogne de l'équipage.

Les cinq premiers privilèges ne peuvent s'appliquer qu'à des créances nées immédiatement avant la vente du bateau; ils ne doivent donc pas nécessairement être inscrits. Il en est autrement des privilèges sub nos 6 à 9 de l'article 14. Ceux-ci résultant de ce que le créancier a fait crédit au bateau pour lui permettre de naviguer, il faut que les tiers appelés à faire de même crédit soient avertis.

Nous maintenons la suppression de la prime d'assurance. Celle-ci n'est pas dans les conditions voulues pour justifier une préférence; en effet, des deux choses l'une : ou le bateau n'a pas fait d'avarie et alors l'assurance n'a augmenté en rien la somme à distribuer, ou il a fait des avaries et l'assureur aura soin de retenir sur l'indemnité le montant de la prime, celui-ci, liquidé et exigible, se compensant de plein droit avec la créance de l'assuré.

Les articles 16 à 20, formant la deuxième section, énumèrent les conditions nécessaires pour constituer l'hypothèque; celle-ci, n'étant due qu'à l'accord des parties, n'aura rang que du jour et même de l'heure où cet accord aura été rendu public par l'inscription. A la différence de l'hypothèque sur immeubles, l'hypothèque fluviale peut se constituer par acte sous seing privé. Cette disposition se justifie et par la modicité des sommes à emprunter, et par la célérité qu'exigent les opérations commerciales, et par la nécessité de réduire les frais pour des emprunts qui, selon toutes les prévisions, se feront pour de courts délais. Mais, aucun notaire n'intervenant pour garantir l'honnêteté de l'opération, il pourrait arriver que le jour même où il a obtenu une avance d'un prêteur qui s'est assuré de la position du bateau, le batelier en obtienne une somme venant compromettre le remboursement de la première. C'est une fraude qu'il importe de prévenir par l'indication de l'heure de l'inscription.

La troisième section, formée des articles 21 à 30, renferme les dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques. on peut même dire à tous les droits réels, puisque les droits réels n'existent à l'égard des tiers que pour autant qu'ils soient inscrits (art. 5) et que l'article 21 prévoit comment se fera l'inscription.

Ces articles 21 à 30 ne font du reste qu'appliquer à la navigation fluviale les principes que le droit maritime a déjà empruntés à l'hypothèque terrestre.

Nous croyons toutefois (art. 23) devoir prolonger à cinq ans la durée de l'inscription; les bénéfices réalisés par les bateliers sont généralement trop réduits pour permettre un prompt paiement du prix d'achat ou de construction.

Il y a cependant à l'article 26, § 2, une précaution spéciale : l'obligation pour le cessionnaire d'une créance de représenter le bordereau de l'inscription primitive quand l'acte de cession est sous seing privé : c'est une garantie de la sincérité de cet acte.

Pour la même raison, la même garantie est exigée (art. 27, § 2) quand la radiation est consentie par acte sous seing privé.

Dans la quatrième section, traitant de la purge, nous croyons devoir proposer une innovation.

Il y a des privilèges non sujets à inscription : il y a aussi des créanciers chirographaires qui ont intérêt à ce que le bateau ne soit pas vendu à un prix au-dessous de sa valeur réelle. Il importe que tous soient avertis de la vente ou cession; il importe donc que tous soient connus du nouveau propriétaire. Pour les avertir, l'article 31 exige qu'après la transcription exigée pour toute mutation, l'acquéreur fasse publier celle-ci dans deux journaux du port d'attache, et si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve, parce que, dans l'un et l'autre, le batelier peut avoir contracté des dettes qui ne sont pas sujettes à l'inscription. S'il n'y a pas de journal ou s'il n'y en a qu'un, les publications ou l'une d'elles se feront dans le chef-lieu d'arrondissement.

Aux termes de l'article 32, dans les quinze jours de cette publication, les créanciers qui voudront s'assurer le droit de surenchérir et de participer à la distribution de la valeur du bateau, seront tenus de se faire inscrire.

Vingt jours après la publication (art. 34), le conservateur dresse et délivre au nouveau propriétaire le tableau de toutes les inscriptions, et, dans les dix jours qui suivent, soit dans le mois de la publication de son titre, le nouveau propriétaire fait signifier la copie du tableau à tous les titulaires de droits inscrits.

Il n'est pas absolument certain que de cette façon les créanciers chirographaires soient avertis, mais la loi aura fait ce qui est possible pour qu'ils le soient.

Les articles qui suivent reproduisent les dispositions antérieures, avec une modification cependant. La purge et la revente sont des mesures d'exécution de la compétence du juge civil tout comme la vente des navires. Il nous semble donc que, sans nuire à la célérité de la procédure, il est logique de faire porter l'action en admission de la surenchère devant le président, siégeant en référé, du tribunal civil du port d'attache. Dans ce port se trouvent régulièrement les plus nombreux intéressés; si leur intérêt le commande, le président peut ordonner que la vente se fera, non devant lui, mais devant le collègue du port où le bateau se trouve ou devra être conduit pour la revente.

Voici pourquoi nous proposons ces dispositions nouvelles : l'article 155 du Code de commerce maritime impose pour la revente les formes de la saisie. Reproduire cette disposition, ce serait se placer dans la nécessité de

choisir entre deux extrémités également regrettables; s'agit-il, en effet, de la saisie de navires, les articles 197 à 213 exigent des formalités trop coûteuses et vraiment surannées; faut-il l'entendre de la saisie de bateaux, l'article 620 du Code de procédure civile se contente de précautions non moins surannées et complètement insuffisantes pour les bateaux assimilés désormais à des immeubles. Nous nous arrêtons à un moyen terme, s'inspirant des précautions prises pour la vente d'immeubles par voie parée. Comme conséquence, nous croyons indispensable de proposer une mesure transitoire.

Le chapitre III traite des droits et des obligations des propriétaires de bateaux.

Par application du principe qui a inspiré les articles 1384 à 1386 du Code civil, l'article 216 du Code de commerce de 1808 a déclaré le propriétaire de navire *civilement responsable des faits du capitaine*. Notre loi du 21 août 1879 ajoute (comme la loi française du 12 août 1883) : *et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition*.

Cette ajoute est-elle justifiée? Oui, pour le commerce maritime, parce que, dans l'intérêt même des propriétaires, il peut devenir nécessaire de contracter des obligations alors qu'on se trouve trop loin du port d'attache pour requérir l'intervention du propriétaire, ou même pour le consulter par correspondance. En ce cas, d'ailleurs, des précautions, comme celles que prescrivent les articles 24 et 156 du Code (loi du 21 août 1879), restreignent la responsabilité du capitaine et sauvegardent les intérêts des armateurs.

Pour la navigation intérieure, il en est tout autrement; sinon le même jour, au moins le lendemain, le propriétaire peut se trouver sur les lieux où le patron croit qu'il y a une obligation à contracter. Les tiers n'ont donc aucune raison de se contenter de l'engagement du patron, et, par suite, il n'y a pas de motif non plus de permettre à ce dernier de lier le propriétaire. Une exception pourtant s'impose. Il peut arriver qu'un accident de navigation mette en péril le bateau et que des mesures d'urgence doivent être prises sans qu'il soit possible d'appeler ou de consulter le propriétaire. Dans ces cas, on ne peut pas refuser au tiers contractant le droit de s'en prendre au bateau qu'il a assisté et il n'est pas juste de lier indéfiniment le propriétaire qui n'est pas personnellement intervenu.

Dans la navigation intérieure, la responsabilité civile ne sera donc en général engagée que par des faits dommageables; mais, aussi bien que du patron, ces faits peuvent émaner de ceux qui, avec lui et sous ses ordres, sont préposés au service du bateau et, par cela même, au service du propriétaire. La jurisprudence maritime rend ce dernier responsable des faits de ses subordonnés. Nous proposons d'insérer le principe dans la loi même, en le restreignant toutefois dans les limites raisonnables; le propriétaire répondra donc de tous ceux que, par lui-même ou par le patron, il appelle à faire service sur le bateau, mais pour autant que le dommage soit causé au cours du service dont ils sont chargés. Encore que ce service puisse exiger qu'ils sortent du bateau, par exemple pour aller fixer une ancre, cette restriction exclut les remorqueurs qu'on a voulu comprendre parmi les serviteurs du bâtiment; leur exclusion se justifie; car des deux choses l'une: ou le remorqueur, dans la manœuvre dommageable, a suivi les ordres du patron, et alors

c'est un fait de ce dernier lui-même; ou bien le remorqueur a agi de son propre mouvement, et alors le remorqué n'a aucune part dans la faute commise; il ne doit ni ne peut vérifier si celui qui est admis à exercer les fonctions de remorqueur connaît suffisamment son métier. Le plus souvent, du reste, il lui sera impossible de l'empêcher d'agir à sa guise.

Les dommages causés à des tiers, par abordage ou autrement, dans un service de navigation, peuvent s'élever à des sommes considérables, dépassant même la fortune du propriétaire.

Depuis des siècles, les législateurs ont voulu éviter que celui-ci soit totalement ruiné par des faits que personnellement il n'a pas pu prévenir. Les lois du continent européen ont cherché le remède dans la faculté d'abandonner le navire dont l'exploitation a causé le dommage. Cette faculté d'abandon, on a proposé de l'admettre aussi en faveur de la navigation intérieure.

Mais la faculté d'abandonner le navire en faute a donné lieu à des critiques; en Angleterre, on substitue au navire une somme calculée à forfait, en proportion du tonnage; cette estimation n'est pas moins critiquée.

Le reproche le mieux fondé qu'on ait adressé à l'abandon du bâtiment même, c'est de permettre au propriétaire de se libérer en abandonnant ce qu'il n'a plus : une épave perdue au fond de l'Océan à la suite même de l'abordage qui a causé le dommage. C'est une hypothèse qui est beaucoup moins à redouter pour la navigation intérieure.

Mais ici comme pour la navigation maritime se présente cette autre éventualité : tandis qu'il conteste la responsabilité dans un procès qui se prolonge, le propriétaire peut exploiter le bateau abordeur de manière que celui-ci ne présente plus de valeur lorsque la question de responsabilité sera définitivement jugée contre son propriétaire.

Cette éventualité non prévue par notre loi maritime a donné lieu dans la pratique aux avis les plus divers. Le projet propose de couper court à la controverse en privant de la faculté de se libérer par abandon le propriétaire qui, dès le début du procès en responsabilité, ne déclare pas vouloir se réserver cette faculté et ne fournit pas en même temps les sûretés que le tribunal jugera nécessaires pour garantir, à la fin du procès, le paiement de la valeur et du fret estimés au début, avec intérêts commerciaux à partir de ce moment.

Quand le procès en responsabilité est définitivement jugé contre le propriétaire, celui-ci pourra se libérer en abandonnant ou le bateau et l'estimation de la dépréciation subie au cours du procès, ou l'estimation faite du bateau au début du procès. Dans les deux cas, il faudra ajouter les intérêts commerciaux de cette dernière, en compensation du profit qu'on aurait retiré du bateau si l'abandon s'était fait quand la demande a été intentée. Ces intérêts ne sont naturellement point dus si le bateau est resté saisi. D'autre part, si le propriétaire veut faire lever la saisie conservatoire qui peut avoir été pratiquée, il doit fournir les garanties que le juge détermine pour assurer le paiement de l'estimation et des intérêts (art. 46).

L'abandon étant une faveur dérogeant au droit commun, d'après lequel le débiteur est tenu pour le tout, doit être limité strictement à l'objet pour lequel il est institué. Destiné à éteindre les dettes nées de la responsabilité

civile du propriétaire, il ne peut s'appliquer à d'autres dettes de celui-ci. Il faut que la valeur du bateau aille entièrement aux créances nées de la responsabilité civile. L'article 46. 1°. dispose donc que les autres créances, même privilégiées, sur le bateau ne peuvent participer à la distribution. Le propriétaire devra s'arranger avec ses créanciers, soit par l'octroi de nouvelles garanties, soit par le paiement de leurs créances, pour lequel l'assurance du bateau lui fournira souvent les moyens, soit de toute autre façon. La faveur exceptionnelle de l'abandon ne sera pas possible si le propriétaire ne parvient pas à s'arranger avec ces derniers. Dans ce cas, il n'est plus question d'abandon. Il n'y a plus qu'une expropriation forcée où chaque créancier sera payé suivant l'ordre de son privilège. et le propriétaire restera débiteur du solde non payé.

L'article 47 définit le fret à abandonner.

Son texte a pour but de prévenir les controverses qui se sont élevées à ce sujet en matière maritime. Il n'est que juste de prélever sur le bénéfice produit par le bateau toutes les dépenses qu'il a fallu faire pour le réaliser.

L'article 48 excepte de l'abandon le montant de l'indemnité payée par les assureurs, parce que l'article 46 oblige le propriétaire de désintéresser préalablement à l'abandon les créanciers envers lesquels il s'est personnellement obligé.

L'obligation, d'après les articles 49 et 50, n'est point personnelle si elle ne naît que de l'exercice des fonctions de patron, quand même le patron serait en même temps propriétaire. Des motifs d'équité obligent d'étendre aux nombreux bateliers propriétaires le bénéfice de la faculté d'abandon, lorsque d'ailleurs on ne peut leur reprocher que certaines fautes, presque inévitables dans leur profession.

Mais il arrive que le propriétaire d'un bateau le donne en location moyennant un loyer fixe, sans égard aux bénéfices ou aux pertes de l'exploitation; le locataire agit alors comme propriétaire ou propriétaire patron. L'article 51 lui reconnaît les mêmes droits. Sa responsabilité civile limitée donne aussi la mesure de la responsabilité qui continue de lier le propriétaire locateur. Mais pour pouvoir abandonner le bateau de ce dernier, le locataire doit lui en rembourser la valeur. C'est une espèce de risque locatif contre lequel locataire et propriétaire trouveront à s'assurer. Si le locataire, fondé à faire l'abandon, refusait ou négligeait d'user de son droit, le propriétaire, tenu de la même responsabilité civile que lui, pourra user du même droit d'abandon, tout en conservant son recours contre le locataire en défaut d'agir, si celui-ci a encouru des responsabilités.

La faculté d'abandon cesse quand les obligations sont nées d'un vice propre, non caché, que, par suite, le propriétaire devait connaître et dont, par une conséquence ultérieure, il doit répondre. Les articles 52 à 57 ne font qu'appliquer aux bateaux les dispositions qui, d'après le Code de commerce en vigueur, régissent les navires. Par suite, il y a lieu d'appliquer la jurisprudence qui impose à celui qui invoque le vice propre l'obligation de faire la preuve.

Pour compléter la loi du batelier, nous croyons nécessaire d'y ajouter le chapitre IV, traitant de l'assurance et des avaries.

Parmi les soixante articles que le Code de commerce consacre à l'assurance sur la navigation maritime, il en est, en effet, beaucoup qui sont inapplicables à la navigation dans les eaux intérieures, d'autres qui ne pourraient recevoir qu'une application analogue, et sur l'ensemble on peut se demander si cette législation régit effectivement le batelage.

Celui-ci donne lieu à des assurances; les contrats à ce sujet peuvent présenter des lacunes; il faut bien que la loi s'occupe de les combler éventuellement; il nous paraît nécessaire surtout d'assurer à la navigation intérieure le bénéfice du délaissement lorsque la police d'assurance n'en parle point.

Le chapitre IV ne fait donc que choisir dans la loi maritime les principes applicables à la navigation intérieure et introduire dans l'application de ces principes les modifications que commande, pour la fixation des délais, par exemple, la différence des situations. Les bateaux d'intérieur n'allant pas ailleurs que chez les trois peuples, nos voisins sur le continent, les communications du bateau avec le port d'attache sont toujours possibles et même faciles et prompts. Ainsi en est-il des autres modifications, qui se justifient d'elles-mêmes.

Deux séries de dispositions transitoires : l'une ne vivra que trois mois pour ordonner l'immatriculation des bateaux existant au jour de la mise en vigueur de la loi et rappeler, notamment quant à la détermination des eaux intérieures, le droit de réglementation qui est de l'essence du pouvoir exécutif. Il est entendu cependant que les dispositions du présent projet de loi s'appliquent à l'Escaut, même pour sa partie maritime, jusqu'à Flessingue.

L'autre disposition devra subsister jusqu'à la réforme du Code de procédure civile. Comme nous l'avons déjà fait observer, pour la saisie et la vente de bateaux dont la valeur aujourd'hui s'élève parfois très haut, et qui désormais seront en partie assimilés à la propriété immobilière, il est impossible de se contenter des formes et délais du titre VIII du livre V, et spécialement de l'article 620 du Code de procédure civile. Nous proposons de les modifier et compléter dans l'intérêt des tiers, quand il s'agit des bateaux que définit l'article 1^{er} de la loi, par des dispositions se rapprochant de celles qu'a introduites pour les immeubles la loi du 15 août 1854.

Le procès-verbal de saisie portera la description donnée par le registre matricule. Si cette description ne se trouve pas dans l'acte d'obligation pour l'exécution duquel se fait la saisie, il faudra en demander au conservateur du registre une copie, en tous cas indispensable pour procéder à la vente.

Mais, tandis que la saisie d'un immeuble doit être validée par le tribunal, nous proposons de faire valider celle d'un bateau par le président siégeant en référé. La vérification des conditions n'exige en effet pas un long examen, et les créanciers inscrits, appelés à s'expliquer, généralement ne comparaitront pas : le saisissant aura eu soin de prévenir leurs critiques.

Nous croyons suffisants les délais de cinq jours pour la notification aux intéressés, de cinq jours minimum pour comparaître devant le président et de dix jours d'annonces et d'affiches; tous ces délais peuvent aisément se prendre dans les trente jours au moins qu'il faudra laisser entre la saisie et la vente.

Il y a nécessairement beaucoup d'articles du Code de procédure qui ne

trouveront jamais d'application, tels que les articles 587, 588, 589, 590, etc.; 591 et 601, puisqu'un bateau est toujours gardé, et ainsi de suite.

Mais il peut se présenter de nouveaux saisissants (art. 611 du Code de procédure civile; art. 21 de la loi du 15 août 1852) Il se peut que le premier saisissant ne continue ou n'achève pas la poursuite. Afin d'éviter de nouveaux frais et des retards peut-être préjudiciables, les autres créanciers doivent pouvoir la continuer. C'est ce que prévoit l'article 6 des dispositions transitoires, emprunté aux articles 21 et 43 de la loi sur la saisie immobilière du 15 août 1854.

*
* *

Le texte qui suit n'est pas conçu comme des amendements séparés. Les soussignés ont pensé que, en les rédigeant sous cette forme, ils n'auraient pu facilement en faire saisir la pensée d'ensemble. Ils ont préféré le présenter comme un projet complet où ils ont admis les nombreuses dispositions jugées bonnes dans le projet primitif. Dans leur pensée, le texte qu'ils présentent doit prendre la place du Livre III de la proposition de loi déjà rapportée. Quant aux autres dispositions de ce dernier projet, la Commission spéciale appréciera s'il n'y a pas lieu, pour aboutir plus tôt, de les disjoindre du titre de la batellerie.

ANNEXE N° 3.

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME.

· **Projet de loi sur la navigation intérieure.**

CHAPITRES I, II ET III.

Observations et Amendements de la Commission.

La Commission était composée de MM. JACQ. LANGLOIS, dispacheur,
ALB MAETERLINCK, avocat, et CH. LE JEUNE, courtier d'assurances.

CHAPITRE I^{er}.

Des bateaux et de leur propriété.

A l'article 4, on propose de remplacer les mots « du moment où celui navigue » par ceux « du moment où sa nationalisation est demandée » pour rendre le sens plus clair.

A l'article 5. Au lieu des mots « sauf les privilèges mentionnés aux n°s 1 à 5 de l'article 14 », on propose de dire « sauf les privilèges mentionnés à l'article 14 » (voir justification plus loin au chap. II).

A l'article 6. Pour le changement du port d'attache, au lieu d'exiger que le propriétaire justifie « du consentement de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau », on demande qu'il n'ait à justifier que de « l'avis donné à tous les créanciers ayant inscription ».

A l'article 12. On propose que le paragraphe :

« Les mesures nécessaires, etc. » soit mis à la fin et s'applique à l'article entier, afin de pouvoir assurer une sanction au 2^e et au 3^e alinéa. Ce paragraphe ou alinéa final se lirait alors comme suit :

« Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions, etc. »

A l'article 13. Au lieu des mots « ils priment toujours les hypothèques », on propose de dire « sauf les exceptions dont mention à l'article 14, ils priment toujours les hypothèques ».

CHAPITRE II.

Des privilèges et des hypothèques.

L'introduction au profit des bâtiments destinés à la navigation intérieure, de l'hypothèque et du droit d'abandon, confère aux propriétaires de ces bâtiments des avantages qui ont à la fois pour but d'augmenter leurs moyens de crédit et de diminuer leur responsabilité.

Les dispositions nouvelles tendant à atteindre cet objet en conciliant les intérêts des créanciers qui, en raison de la qualité de leur créance méritent un privilège, et ceux des prêteurs hypothécaires dont les droits ont besoin de garanties.

Il est évident que, faute de garanties sérieuses, le prêt hypothécaire restera lettre morte dans la navigation intérieure, comme il l'est sous notre loi dans la navigation maritime. Et c'est en ce sens que quelques modifications paraissent encore recommandables.

Faire disparaître certains privilèges qui peuvent nuire au développement de l'hypothèque et qui par l'institution de celle-ci n'ont plus la même raison d'être, simplifier les inscriptions et les vérifications, mettre de la sorte le créancier hypothécaire en mesure de compléter les garanties réelles que lui offre le gage, par une assurance qui soit autant que possible en rapport avec les risques de navigation auxquels ce gage est exposé, tels sont les moyens préconisés pour que la loi puisse sortir des effets féconds et salutaires.

La loi allemande du 15 juin 1893 sur la navigation intérieure, que l'on peut invoquer comme l'expression autorisée des progrès les plus récents, fournit de ce problème une solution heureuse.

Remarquons d'abord qu'il n'y est pas fait mention, pour certains privilèges, de l'inscription obligatoire, au registre du conservateur, dans la huitaine de leur naissance. Cette inscription, qui, en matière de privilèges, est une innovation introduite par le projet de loi, offrirait de graves inconvénients. Il suffit de jeter les yeux sur l'énumération des créances dont l'inscription est requise, et qui sont celles relatées aux nos 6, 7, 8 et 9 de l'article 14, pour se rendre compte de la multiplicité des inscriptions qui en sera la conséquence et de la confusion qui en résultera. Que l'on se figure le bateau faisant un service de messageries différents, et que l'on se rende compte, dans le cas d'accident par la faute des préposés du propriétaire du bateau, des nombreuses notifications que le conservateur aura à enregistrer. Ce sera un dédale. En cas d'abordage, lorsque deux bateaux et leurs chargements, et parfois des trains composés de multiples bateaux avec leurs chargements, se trouveront en cause, ces inscriptions deviendront innombrables. De plus, pour que le privilège subsiste régulièrement pour les créances 6 à 9 de l'article 14, l'inscription est, selon l'article 15, requise dans la huitaine de leur naissance. L'intention est évidemment de favoriser le crédit hypothécaire en permettant au prêteur, au moment de son prêt, de juger des dettes dont le bateau est grevé, et en l'affranchissant de la crainte de voir son droit primé par certains privilèges ignorés. Mais comment inscrire certains de ces privilèges dans les huit jours de leur naissance? Dans les cas d'avaries à la marchandise, d'abor-

dage, cas qui sont si fréquents, on aboutira à l'inscription préventive de privilèges non justifiés, et l'on aura introduit une source de nouvelles complications. Le crédit hypothécaire n'aura point à y gagner. Du reste, pendant toute la durée de l'hypothèque, le prêteur sera exposé à voir naître de nouveaux privilèges, qui auront la priorité sur sa créance, et ces privilèges sont tels qu'il lui sera impossible de faire avec sécurité une opération de crédit en présence de facteurs aussi aléatoires.

La loi allemande résout la difficulté d'une façon qui paraît à la fois ingénieuse et équitable.

Elle supprime — ainsi qu'elle l'avait déjà fait dans son Code maritime — le privilège des fournisseurs, des constructeurs et du vendeur non payé (nos 8 et 9 de l'article 14 du projet de loi). En instituant l'hypothèque, on donne à ces créanciers le moyen de s'assurer un droit de préférence que la nature même de leur créance permet de réaliser aisément par ce moyen. Et l'on évite l'inconvénient de voir l'hypothèque primée par un privilège de l'espèce, né postérieurement.

En outre, pour fortifier encore l'hypothèque, les créances privilégiées qui ont pour objet le défaut de livraison ou les dommages des marchandises, et les conséquences des actes et fautes du patron ou de l'équipage dont le propriétaire répond, sont primées par l'hypothèque, lorsque celle-ci est de date antérieure. De la sorte, le prêteur hypothécaire est dans une situation définie. Au moment où il prête, il s'entourera de renseignements afin de ne prêter qu'à bon escient, et sa vigilance sera la meilleure garantie de sa créance; mais une fois le prêt effectué, il sera mis à l'abri autant que possible des surprises, parce que son droit primera celui des créanciers dont le privilège est à craindre. Et pour donner à ces derniers une juste compensation, le propriétaire reste tenu personnellement vis-à-vis des créanciers privilégiés du préjudice qu'ils éprouvent par la perte de ce privilège. C'est dans le même sens que l'article 46 du projet de loi prévoit la responsabilité personnelle du propriétaire de navire en cas d'abandon, et c'est une coïncidence intéressante à signaler, parce qu'elle démontre le travail qui s'accomplit de divers côtés pour trouver une solution satisfaisante à la question de l'abandon, qui se complique de celle des privilèges et des hypothèques.

Tenant compte de ces remarques et de quelques observations accessoires sur les privilèges et sur leur rang, la Commission propose, pour les articles 14 et 15, la rédaction dont mention ci-après. Il convient d'ajouter que, pour divers points, elle s'est encore inspirée de la législation allemande et ne craint pas de dire que l'adoption de ces modifications constituerait non seulement un progrès considérable, mais serait un pas sérieux vers l'unification des lois de la navigation intérieure.

DES PRIVILÈGES.

ART. 14.

Sont privilégiées, les créances ci-après désignées :

1° Les 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 ;
- 5^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 pour le sauvetage et la conservation du bateau ; la contribution aux avaries communes dues par le bateau.

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

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 ;

6^o Les dépenses nécessaires faites dans des cas d'urgence, en dehors des circonstances ordinaires, et à défaut desquelles le voyage n'eût pu s'accomplir ;

7^o Les dommages-intérêts dus, soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron, de l'équipage ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour défaut de délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau.

Le privilège est exercé selon le rang ci-dessus, pour les créances qui se rapportent au même voyage. Lorsqu'elles se rapportent à des voyages différents, celles d'un récent voyage priment celles d'un voyage antérieur.

L'ensemble des gages de l'équipage, s'étendant à plusieurs voyages successifs, prend rang à la date où finit le dernier de ces voyages.

L'hypothèque prime les créances privilégiées dont mention aux n^{os} 6 et 7 si elle a été inscrite avant la naissance de ces créances. En ce cas, elle prime aussi les autres créances privilégiées qui viennent en ordre subséquent.

Sauf ce qui est stipulé ci-dessus, les créanciers de même rang viennent en concurrence et au marc le franc.

ART. 45.

Le droit de préférence accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé que pour autant qu'elles soient justifiées de la manière suivante :

- 1^o Les frais de justice, par des états légalement taxés ;
- 2^o Les droits de navigation, par les quittances des receveurs ;
- 3^o L'hypothèque, par un acte régulièrement transcrit ;
- 4^o Les autres créances par les modes de preuve admis en droit commun.

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.

A l'article 43, une distinction est établie entre les faits du patron et les engagements pris par lui. Le propriétaire répond des premiers, mais n'est tenu des seconds que si le patron a été forcé de les prendre d'urgence à la suite d'accident. L'exposé des motifs du projet de loi expose parfaitement les raisons de cette restriction dans la navigation intérieure, par opposition aux

principes qui, dans le droit maritime, ont fait admettre une responsabilité plus générale. Mais il semble illogique que la responsabilité civile du propriétaire se limite aux faits du patron « dans la conduite du bateau », alors que pour les gens de l'équipage et autres préposés, ces derniers mots ne se retrouvent pas. En d'autres termes, pour le patron, la faute nautique seule, dans une acception très restreinte, celle de la conduite, de la direction, de la manœuvre du bateau, est visée. On propose de rétablir l'harmonie entre la responsabilité civile des faits du patron et celle des faits de l'équipage et de rédiger l'article comme suit :

« Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits du » patron ainsi que du dommage causé dans l'exercice de leurs fonctions » respectives, 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. »

A l'article 44 et suivants, qui traitent de l'abandon, les principes du projet de loi rencontrent l'adhésion de la Commission, mais on propose sur certains points de s'inspirer des idées qui, après un sérieux examen, ont prévalu dans les travaux faits par l'Association belge pour l'unification du droit maritime, en vue de la Conférence du Comité maritime international, tenue à Anvers au mois de septembre 1898 (voir *Bulletin*, n° 3, de cette Association).

Dans le projet de l'Association belge, l'abandon du bateau peut être fait en nature, pour autant qu'il ait lieu au moment où le voyage finit. Il peut être remplacé par le paiement de la valeur en espèces. Si l'abandon en nature n'a pas lieu à la fin du voyage, il est admis encore, mais seulement jusqu'à concurrence de ce que vaut le bateau au moment de l'abandon effectif, en complétant en espèces la moins-value subie depuis la fin du voyage. On permet ainsi au propriétaire de se libérer par tous les moyens dont il dispose.

Il est préférable de prendre pour base de l'obligation, la fin du voyage où elle est née, le début des poursuites laissant la porte ouverte à de nombreux inconvénients. Ainsi le créancier peut attendre de poursuivre jusqu'à ce que le bateau ait été réparé, afin d'obtenir une valeur plus forte. La fin du voyage peut se déterminer d'une façon précise.

Tout en rendant hommage à l'esprit d'équité qui a dicté l'article 46, pour le maintien d'une responsabilité personnelle du propriétaire dans le cas où le créancier auquel on oppose l'abandon se verrait privé de son gage en tout ou en partie par des droits de préférence exercés à son détriment par d'autres créanciers, investis d'un recours illimité, il paraît que les conditions auxquelles est subordonné le droit d'abandon en rendent l'exercice trop difficile au propriétaire du bateau. Il doit commencer par désintéresser tous ses créanciers personnels. Il faut donc non seulement qu'il soit solvable, mais en mesure d'acquitter immédiatement toutes ses dettes. On peut posséder un actif réalisable à terme et ne pas pouvoir à point nommé désintéresser tous ses créanciers hypothécaires et chirographaires.

En général, pour que l'on use du droit d'abandon, il y a deux motifs déterminants : ou bien le bateau est perdu, ou n'est plus qu'une épave de peu de

valeur, ou bien on est sous le coup d'une poursuite dont les conséquences sont assez redoutables pour qu'elles puissent absorber plus que la valeur du bateau et du fret.

L'abandon est un expédient offert au propriétaire pour se libérer. Il dit aux créanciers : prenez mon navire ou ce qu'il en reste, et payez-vous. C'est une sorte de liquidation avantageuse au propriétaire. Il liquide sa fortune nautique. Puis il paie, indépendamment, ses dettes personnelles restantes. Il évite de la sorte la ruine; il est en mesure de se libérer par l'abandon des dettes urgentes, comme le sont celles exigibles par suite de l'exécution d'un jugement pour abordage fautif et peut chercher terme et délai pour ses autres dettes.

Le système du projet de loi mènera souvent à la faillite, alors qu'elle eût pu être évitée sans les dures conditions imposées à l'abandon. Ce système, qui consiste à dégrever le bateau préalablement à l'abandon, aura pour effet d'obliger le propriétaire à une sorte de liquidation inusitée.

Comment saura-t-on quels sont tous ses créanciers?

Comment justifiera-t-il du paiement de tout ce qu'il leur doit?

Le propriétaire peut en même temps se livrer à d'autres négoce, et il devient difficile de déterminer quelles sont les dettes personnelles devant faire l'objet d'un apurement.

Tenant compte de ces considérations, on propose de renoncer à l'obligation de désintéresser préalablement les créanciers personnels; les droits conservés à ceux qui n'ont pour gage que le navire et le fret auront la même étendue, mais l'exercice de ces droits aura lieu sans entraver la faculté d'abandon.

Les articles 44, 45 et 46, modifiés dans le sens désiré, seraient conçus comme suit :

ART. 44.

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

Le voyage sera réputé fini, après déchargement total des marchandises se trouvant à bord du bateau, au moment où l'obligation est née et, en cas d'obligations successives, après déchargement des marchandises se trouvant à bord au moment tant de l'un que de l'autre événement.

Si le bateau ne porte pas de marchandises, le voyage sera réputé fini au port où il se trouve, ou si l'obligation est née en cours de voyage, au premier port où il se trouvera.

Si le propriétaire opte pour l'abandon en nature et n'effectue celui-ci qu'après la fin du voyage, il n'est libéré que jusqu'à concurrence de la valeur du bateau au moment de l'abandon et il reste tenu de la différence entre cette valeur et celle qu'avait le bateau à la fin du voyage. A moins que l'abandon en nature ait lieu à la fin du voyage, le propriétaire est tenu des intérêts commerciaux, sur la valeur du bateau et du fret, depuis la fin du voyage où l'obligation est née.

ART. 45.

Pour se réserver la libération par abandon, il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et du fret net. En cas de saisie du bateau, il doit, pour obtenir la main levée 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.

ART. 46.

S'il existe un droit de préférence sur le bateau ou sur le fret en faveur de créanciers, ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49, le propriétaire du bateau sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces derniers, la valeur entière du bateau et du fret net, qui par l'effet de l'abandon appartient aux créanciers, dont mention auxdits articles 43 et 49. Ceux-ci auront droit, en outre, aux recours que possède le propriétaire contre des tiers responsables pour des faits d'avarie commune, d'abordage ou autres, à l'effet de reconstituer la valeur du gage déprécié par ces événements.

Si les parties n'en sont pas autrement convenues, le tribunal peut nommer un liquidateur, chargé de distribuer la valeur abandonnée.

A l'article 47, pour éviter les lacunes d'une énumération, on propose de dire :

« Le fret net s'entend du fret brut, déduction faite des charges qui lui »
» sont propres, à charge par le propriétaire du bateau d'acquitter ces charges »
» sur ses deniers personnels. Il comprend le prix du passage, les indemnités »
» d'assistance et les autres fruits du voyage. »

A l'article 50, les mots « dans la conduite du bateau » sont sujets à la même remarque que celle faite à l'article 45. On propose de dire :

« 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 les faits qui relèvent »
» de son service, comme patron, et pour les engagements que des accidents »
» l'ont forcé de prendre d'urgence, à l'exclusion de tous autres. »

A l'article 52, au lieu des mots « elle ne s'applique » on croit plus clair de dire « la faculté d'abandon s'applique ».

En outre, comme complément des mesures destinées à entourer la navigation intérieure qu'elle réclame, il serait utile d'instituer une visite annuelle obligatoire des bateaux.

Cette disposition trouverait sa place tout naturellement à l'article 52, qui s'occupe du vice propre du bateau et pourrait être ainsi conçue :

« Le propriétaire du bateau est tenu de faire visiter son bateau aux termes »
» et dans les formes prescrites par les règlements.

» Le procès-verbal de visite est déposé au bureau de la conservation des

» hypothèques, où le bateau est immatriculé; il en est délivré extrait au
» propriétaire.

» En cas de contravention à l'obligation de faire visiter le bateau, le pro-
» priétaire sera responsable de tous les événements envers les intéressés au
» navire et au chargement, à moins qu'il ne prouve l'état de navigabilité du
» bateau. »

A l'article 53. Le patron congédié s'il est copropriétaire peut, d'après le projet de loi, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qu'elle représente.

Il ne faut pas pourtant que le congé du patron, qui est en même temps copropriétaire, puisse diminuer la garantie des créanciers. Le remboursement doit être entouré des précautions nécessaires et on propose de dire :

« Le montant de ce capital est déterminé par un ou des experts nommés
» par le juge de référé du port d'attache, sans préjudice aux droits des
» créanciers tant personnels que privilégiés ou hypothécaires. »

Il reste à exprimer un vœu, c'est que l'hypothèque maritime soit admise à l'inscription et à l'enregistrement sans le paiement d'aucun droit ou tout au moins sans perception d'un droit proportionnel.

Créée pour favoriser le crédit maritime, son but serait complètement manqué si elle était entravée par des charges fiscales.

Anvers, le 1^{er} février 1899.

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME.

Projet de loi sur la navigation intérieure.

CHAPITRE IV.

Assurances et avaries communes en matière de navigation intérieure.

La Commission était composée de : MM. ED. VAN EETEN, dispacheur, Président; W. BLAESS, assureur; LOUIS FRANCK, avocat; FRANÇOIS GÉNICOT, dispacheur; ANDRÉ TILLEMANS, courtier d'assurances.

Après avoir consacré cinq séances à la discussion du projet de loi et avoir rédigé les amendements proposés par elle et son rapport, elle s'est réunie avec les auteurs du projet de loi (amendements Delbeke). De commun accord avec ceux-ci certaines des propositions de la Commission ont été aban-

données, d'autres ont été adoptées comme constituant des améliorations au projet de loi.

On trouvera ci-après le texte proposé et les observations justifiant les amendements.

De l'assurance fluviale et des avaries communes.

TEXTE.

SECTION I. — *Du contrat et de son objet.*

ART. 58.

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

ART. 59.

Le contrat d'assurance est régi par le titre X, livre I du code de commerce (loi du 11 juin 1874) en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente loi.

ART. 60.

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

ART. 61.

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

ART. 62.

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

Toutefois, à moins de convention contraire, il n'est pas tenu des prévarications du patron choisi par l'assuré.

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

ART. 63.

L'estimation du corps, des agrès et des appareils du bateau est établie sur leur valeur au jour où le risque a commencé.

L'estimation des marchandises est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement; augmentée du montant des droits payés, des frais faits jusqu'à bord, de la prime d'assurance et des frais accessoires.

ART. 64.

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

1^o Pour l'assurance sur corps, du moment que le bateau a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, 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^o Pour l'assurance sur marchandises, du moment de leur remise à bord, jusqu'au moment de leur remise à terre au lieu de destination, ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée à destination.

ART. 65.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance, conclu pour une somme excédant la valeur des choses assurées, ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette valeur. Dans tous les cas, 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. 66.

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 67.

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. 68.

Dans les quinze jours du sinistre, l'assuré, doit par une déclaration expresse réserver son droit au délaissement. Celui-ci doit être fait dans les six mois de la déclaration.

ART. 69.

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 du paiement ne commencera à courir que du jour où est notifiée la dite déclaration.

ART. 70.

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

ART. 71.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 72.

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

ART. 73.

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 toute les diligences requises pour que celle-ci arrive à destination.

SECTION III. — Des avaries.

ART. 74.

Sont avaries communes, les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le salut commun du bateau et du chargement. Toutefois en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable, n'entrent pas en avarie commune.

ART. 75.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties les avaries communes sont supportées par le bateau, par la cargaison et par la moitié du frêt brut, au marc le franc de la valeur qu'ils ont conservée, le tout conformément aux règles du droit commun.

ART. 76.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant pour le montant de la contribution. Il est tenu de laisser suivre les marchandises moyennant caution.

SECTION IV. — *Disposition complémentaire.*

ART. 77.

Le chapitre 1^{er} de la loi du 21 août 1894, 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.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION.

Assurance fluviale et avarie commune.

Les observations de la Commission portent sur les articles suivants :

ART. 60.

L'article 60 détermine les risques à charge des assureurs. Il conviendrait d'ajouter à l'énumération le pillage.

Le pillage ne comprend ni le vol simple, ni les risques de guerre et des émeutes, écartés par l'article 19 de la loi générale.

Mais en dehors de ces cas, un bateau d'intérieur peut être l'objet d'un pillage et il convient dès lors de ne pas exclure ce risque, d'autant plus qu'il est couvert par la généralité des polices.

ART 61.

Le projet de loi laisse à charge de l'assureur la faute légère de l'assuré. Pourquoi? En matière maritime, la faute légère est à charge de l'assuré, il importe d'adopter la même règle pour la navigation fluviale sauf convention contraire.

Tout d'abord, la distinction entre faute grave et faute légère est extrêmement difficile à faire en toute matière, mais surtout en matière de manœuvres de navire. Obliger le juge à y recourir, c'est exposer les justiciables à beaucoup d'arbitraire. Il y a plus : la tentation de se débarrasser aux dépens des assureurs d'un bateau devenu vieux et richement assuré, est bien forte. N'est-ce pas encourager ces mauvaises actions que d'inscrire dans la loi, que le batelier peut obtenir ce résultat au moyen d'un coup de barre qui sera aisément considéré comme une maladresse ou une simple imprudence? Ces considérations ont décidé le législateur, en matière de navigation maritime, à ne pas faire de distinction entre les fautes et à exclure tout recours contre l'assureur du moment où la faute était suffisamment établie. Or, il n'y a aucune raison de faire au batelier une meilleure situation qu'au capitaine.

La pratique est contraire au texte du projet de loi, car les polices stipulent généralement que toute faute de l'assuré reste à sa charge.

Il dépend naturellement des parties de convenir que la faute lourde est seule exclue. Hors ce cas, les faits seront appréciés par le juge et on peut s'en remettre à lui du soin de vérifier, si les actes invoqués par l'assureur pour repousser la responsabilité du sinistre, constituent une faute caractérisée. Ce qui, en matière contractuelle, est évidemment nécessaire pour entraîner déchéance du recours.

L'article 61 s'occupe en outre des changements de route, de voyage et de bateau. On propose donc de formuler l'article 61 dans les termes suivants :

« Ne sont pas à charge de l'assureur, tous changements non justifiés de route, de voyage ou de bateau et, en général, tous dommages provenant de la faute de l'assuré. »

La loi des assurances fluviales sera alors, sous ce rapport, en harmonie complète avec la loi maritime.

ART. 62.

L'article 62 s'occupe de la baraterie du patron et la met à charge de l'assureur. La Commission approuve ce principe, mais elle propose deux restrictions.

D'une part, il faut trancher dans la loi une controverse soulevée depuis longtemps en jurisprudence. La baraterie comprend-elle le recours des tiers? D'après les usages et la volonté des parties on doit répondre négativement. L'assureur qui couvre la baraterie ne songe pas à assurer les risques de responsabilité auxquels le propriétaire du navire peut être exposé par les fautes du capitaine à l'égard d'un autre navire, avec lequel il entrera en abordage, ou à l'égard des personnes blessées par suite d'une imprudence, etc.

L'assurance du recours des tiers est essentiellement différente de l'assurance de la chose matérielle. Quand donc on couvre la baraterie du patron, l'idée certaine des deux parties est de couvrir ce risque pour la chose assurée et non pas de garantir le surplus de la fortune du preneur d'assurance, à raison des actions en responsabilité auxquelles peut l'exposer la faute de son préposé.

Il est naturellement libre aux parties de couvrir le recours des tiers, mais il convient alors qu'elles le disent expressément.

En second lieu, la Commission pense, qu'en matière de navigation fluviale, autant et plus qu'en matière de navigation maritime, la prévarication du patron, choisi par l'assuré, ne doit pas être à charge de l'assureur, à moins de convention contraire.

Si la loi maritime exclut de l'assurance la prévarication du capitaine, choisi par l'assuré, la raison en est que dans un cas de ce genre tout fait supposer que l'assuré est pour moitié dans la fraude. Assurer dans ces conditions la baraterie dolose, ce serait faciliter les collusions.

Or, si le personnel de la navigation maritime n'a pas paru mériter cette confiance, il n'y a aucune raison de l'accorder au personnel de la navigation fluviale, lequel se recrute avec moins de garantie et sans aucun contrôle.

La Commission a donné un corps à ce double ordre de réflexions en formulant comme suit l'article 62 :

- « L'assureur est tenu du dommage causé aux choses assurées par les »
 » prévarications et les fautes du patron et de l'équipage.
 » Toutefois, à moins de convention contraire, il n'est pas tenu des préva-
 » rications du patron choisi par l'assuré.
 » En cas de faute de l'assuré, la responsabilité cesse dans la mesure où
 » celui-ci est propriétaire des choses endommagées. »

ART. 63.

L'article 63 s'occupe de l'estimation des choses assurées. Il devait être complété, parce qu'il ne réglait pas l'estimation des marchandises. Il a été formulé ainsi :

- « L'estimation du corps, des agrès et des apparaux est établie sur leur »
 » valeur au jour où le risque a commencé.
 » L'estimation des marchandises est faite sur la valeur qu'elles avaient au
 » temps et au lieu du chargement, augmentée du montant des droits payés,
 » des frais faits jusqu'à bord, de la prime d'assurance et des frais accessoires. »

ART. 64.

Un article nouveau a paru nécessaire pour déterminer quel est le temps des risques dans l'assurance au voyage dans les cas où les parties ne se seraient pas exprimées à cet égard.

Cet article nouveau a été formulé dans les termes suivants :

- « Si le temps des risques n'est pas déterminé, il court :
 » 1° Pour l'assurance sur corps, du moment que le bateau a commencé à
 » embarquer des marchandises, ou, à défaut, 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 l'assurance sur marchandises, du moment de leur remise à terre
 » au lieu de destination, ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après
 » l'arrivée à destination. »

ART. 65 (ancien art. 64).

Il a paru utile de faire à cet article une légère modification de texte. On pouvait croire en le lisant que le profit espéré ne peut-être couvert. Or, tel n'est ni le sens, ni le vœu de la loi. Au contraire, saisie de la proposition de rendre obligatoire une évaluation séparée du bénéfice espéré, la Commission a pensé que ce serait là une innovation contraire à la pratique et une entrave à la liberté des transactions. Elle se borne à rappeler que l'exagération frauduleuse annule l'assurance dans tous les cas et ne peut par conséquent être déguisée à l'aide de la clause de « tout bénéfice espéré compris ».

L'article serait donc à formuler comme suit :

- « En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat

» d'assurance, conclu pour une somme excédant la valeur des choses
 » assurées, ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette
 » valeur. Dans tous les cas, il est entièrement nul, à l'égard de l'assuré seule-
 » ment, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de celui-ci. »

SECTION II. — *Du délaissement.*

Les articles 65 et suivants, règlent la matière du délaissement.

La Commission s'est demandé s'il y avait lieu d'introduire ce principe nouveau en matière de navigation fluviale. Elle a reconnu qu'en présence de la pratique, il fallait se prononcer pour l'affirmative, mais elle ne s'est pas dissimulé que le délaissement peut donner lieu à plus d'une spéculation malhonnête et à de nombreux litiges, si l'on ne prend soin de le restreindre au seul cas où il se justifie vraiment, savoir le cas où la perte atteint les trois quarts de la valeur des choses assurées.

De cette manière, toute discussion sur ce qu'il faut entendre par naufrage et par innavigabilité disparaît.

En d'autres termes, la Commission propose de faire pour le corps et la cargaison, ce que le projet de loi faisait déjà pour cette dernière.

L'article 66 (ancien article 65) serait donc modifié comme suit :

« Sauf convention contraire, le délaissement des choses assurées ne peut
 » être fait qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les
 » trois quarts de leur valeur. »

ART 68 (ancien art. 67).

Après avoir restreint le cas de délaissement aux seules pertes des trois quarts, la Commission pense que l'on peut, sans inconvénient accorder un délai assez long pour la déclaration du délaissement. Tout ce qui importe, c'est que l'assureur sache que l'assuré se réserve le droit de délaisser.

Il a paru que ces dispositions pouvaient s'appliquer à la réassurance, sauf conventions contraires, et l'article 68 devenait dès lors inutile.

L'article 68 nouveau serait donc conçu comme suit :

« Dans les quinze jours du sinistre, l'assuré doit, par une déclaration
 » expresse, réserver son droit au délaissement. Celui-ci doit être fait dans
 » les six mois de la déclaration. »

ART. 71 (ancien).

Cet article fixait un délai pour le paiement. Il paraît inutile. La police réglera toujours le délai et si elle ne le règle pas, l'assureur paiera au comptant.

ART. 72 (art. nouveau).

Réglant la matière du délaissement, il est utile de dire que le sauvetage des choses délaissées ne profite pas à l'assureur du profit espéré. Ce principe,

déjà appliqué par l'article 217 de la loi maritime a été formulé dans les termes suivants :

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

ART. 73.

Conformément aux articles 94 et 224 de la loi maritime, il a paru nécessaire de rappeler les devoirs du batelier, lorsque l'état dans lequel son bateau se trouve réduit, ne permet plus d'achever le voyage. Un simple empêchement temporaire n'est pas, en général, un obstacle à la réussite de l'entreprise, mais les circonstances peuvent être telles qu'étant donné l'obstacle survenu à la nature du voyage entrepris, l'achèvement du transport tel que les parties l'avaient en vue devient définitivement impossible.

L'article 73 (nouveau) porterait :

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

SECTION III. — *Des avaries communes.*

La Commission d'accord avec les auteurs du projet, a pensé qu'il était impossible d'insérer dans le projet de loi sur la navigation fluviale, des dispositions complètes sur les avaries communes. Régler en détail cette matière délicate eût été encombrer la loi nouvelle d'une série de dispositions, qui, pour la plupart des bateliers, eussent été d'intelligence difficile. On eut ainsi enlevé à la loi son caractère de guide pratique qu'on désire lui conserver.

En outre, la matière des avaries communes est dans une si large mesure réglée par les usages qu'on eût craint, par des dispositions législatives, nombreuses et détaillées, de soumettre les avaries communes de navigation intérieure à un régime différent de celui des avaries communes de navigation maritime, ce qui serait peu désirable.

Dans ces conditions, la Commission a pensé qu'il suffisait de définir l'avarie commune dans un premier article, qui est l'article 75, d'établir le principe dominant dans l'article 76 et de consacrer le privilège dans l'article 77. Pour compléter cette matière, on s'en référera au droit maritime, en tant qu'il ne consacre pas des principes exceptionnels.

La section des avaries communes serait donc conçue comme suit :

ART. 74.

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

Toutefois en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

ART. 75.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries communes sont supportées par le bateau, par la cargaison et par la moitié du fret brut, au marc le franc de la valeur qu'ils ont conservée, le tout conformément aux règles du droit commun.

ART. 77.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant pour le montant de la contribution. Il est tenu de laisser suivre les marchandises moyennant caution.

SECTION IV. — *Disposition complémentaire.*

ART. 78.

Le chapitre I de la loi du 21 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.

MM. TH. SMEKENS, président honoraire du Tribunal de 1^{re} Instance à Anvers, et G. SPÉE, avocat, ancien greffier en chef du Tribunal de Commerce d'Anvers, qui par d'importants travaux préliminaires ont concouru à l'élaboration du projet de loi sur la navigation intérieure, ayant eu connaissance des amendements proposés par les deux commissions de l'Association Belge pour l'unification de droit maritime, ont exprimé leur avis sur ces amendements dans une lettre adressée par eux à MM. VAN DEN BROECK et DELBEKE, membres de la Chambre des Représentants. Cette lettre, par laquelle ils se rallient à diverses modifications suggérées par ces commissions, est reproduite ci-après, ainsi que la réponse qu'y a faite l'une des commissions.

Projet de loi sur la navigation intérieure.

Copie d'une lettre en date du 21 février 1899 de MM. Th. Smekens et G. Spée à MM. Van den Broeck et Delbeke (1).

Dans le projet soumis à la Chambre l'on s'est efforcé de diminuer l'importance des privilèges qui, dans la loi maritime, font obstacle à la mise en pratique de l'hypothèque sur navires.

(1) Il a été tenu compte dans les amendements proposés par M. Van den Broeck des modifications recommandées par MM. Smekens et Spée.

La Commission pour l'unification du droit commercial a cru que l'on peut aller plus loin et a proposé de modifier le projet en le rapprochant de la loi allemande sur la navigation fluviale du 13 juin 1895.

Nous ne demandons pas mieux.

Mais la loi allemande ne se sert pas des mots de privilège et hypothèque. Elle désigne sous le nom de gage *Pfandrecht*, les droits de préférence accordés aux créanciers du bateau (*Schiffsglaubiger*) pour valoir comme nos privilèges et sur hypothèques.

Nous croyons qu'il faut conserver ces dernières qualifications; mais, avec la loi allemande, nous ne conservons comme réellement privilégiées que cinq catégories de créances, toujours récentes et de l'existence desquelles les tiers peuvent facilement s'assurer, pour elles pas n'est besoin, par suite, d'exiger l'inscription. Les autres privilèges devant primer l'hypothèque que pour autant qu'ils soient antérieurs en date, deviennent donc de simples droits réels; le plus souvent ils seront reconnus par contrat en même temps hypothécaire : de là modification des articles 14 et 15.

Cette modification entraîne d'autres dans les articles où les privilèges et hypothèques sont mentionnés; tels les articles 21 et 32.

D'autres rédactions ayant laissé un doute aux membres qui ont examiné cette partie du projet, ou nous ayant paru susceptibles d'amélioration, nous avons formulé d'une façon plus précise l'idée exprimée.

Ainsi la finale ajoutée à l'article 2.

La transposition de la finale du § 1^{er} de l'article 12. A ce propos il est peut-être bon de remarquer qu'il faut, pour d'autres objets aussi, un règlement d'administration publique, notamment pour fixer les conditions auxquelles un bateau étranger peut être admis à prendre le pavillon belge (art. 3 de la loi); la visite qu'il y aurait lieu d'instituer pour garantir la navigabilité du bateau (art. 52, etc.).

Un mot ajouté à l'article 35.

Un pronom remplacé par le substantif aux articles 40 et 52.

Le patron assimilé à l'équipage pour les fautes articles 43 et 50.

Quant à la délicate matière de l'abandon on a manifesté la crainte que le créancier n'attende pour intenter son action que le bateau soit amélioré par des travaux de réparations et l'on a vu dans la rédaction de l'article 46 la nécessité de faire, préalablement à l'abandon, de grandes dépenses.

L'idéal serait de fixer la valeur du bateau immédiatement après la naissance de la créance qu'il est permis d'éteindre par abandon. Mais cela sera souvent impossible.

Dans la nouvelle rédaction nous nous rangeons à l'avis de la Commission en adoptant la valeur à la fin du voyage et nous devons comme elle ajouter à l'article 44 ce que l'on doit entendre par fin de voyage.

Quoique l'article 44 ne parle plus du *début des poursuites*, ces mots doivent rester à l'article suivant, pour le cas, nécessairement le plus fréquent, où il y aura des poursuites. Il faut alors que les droits ultérieurs soient définitivement fixés dès le début du procès. Cela n'empêche pas en d'autres cas le propriétaire de faire fixer la valeur du bateau à la fin du voyage.

La valeur étant fixée, vient la nécessité de choisir, prévue par l'article 46. La rédaction du projet de loi ne dit pas que le propriétaire du bateau doit au

préalable acquitter les créances privilégiées; mais la Commission du Droit International a cru y voir cette obligation. Les créanciers privilégiés ne devant ni attendre, ni se contenter de leur action personnelle, c'est aux créanciers à qui l'abandon est fait et qui ont intérêt à dégrever le bateau à prendre pour eux le recours personnel contre le propriétaire. La nouvelle rédaction de l'article 46 le dit clairement, elle est préférable et il y a lieu de l'introduire dans la loi quand même on n'admettrait pas l'amendement proposé à l'article 44.

A l'article 47 la Commission craint que l'énumération ne soit actuellement incomplète ou ne le devienne dans l'avenir; elle voudrait laisser la Jurisprudence fixer les charges du fret. Si l'on adopte son opinion l'article doit être simplifié.

Enfin à l'article 48 nous proposons d'ajouter une règle déjà appliquée par l'article 10 de la loi hypothécaire de 1851 et par l'article 6 de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances et de compléter la disposition par le paragraphe suivant :

« Ce dernier ne peut s'acquitter qu'entre les mains ou avec l'agrément » des créanciers qui ont en même temps un droit réel sur le bateau et une » action personnelle contre le propriétaire. »

C'est la conséquence du principe que le bateau doit être abandonné en entier aux créanciers des articles 43 et 49; c'est en même temps une garantie pour ceux qui ont eu foi au bateau et à son propriétaire.

Nous ne terminerons pas cette note sans faire remarquer que nous avons peut-être eu tort de sacrifier le mot *grave* des articles 61 et 62 aux scrupules des assureurs; car la loi du 11 juin 1874 à son article 16 ne décharge l'assurance qu'en cas de faute *grave* de l'assuré. Les deux lois devraient rester d'accord. Rien n'empêche du reste d'y déroger par convention spéciale.

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Projet de loi sur la navigation intérieure.

OBSERVATIONS.

A la suite de la lettre en date du 21 février 1899 de MM. Th. Smekens et G. Spée à MM. Van den Broeck et Delbeke.

CHAPITRE II.

Privilèges, Hypothèques.

Nous constatons avec plaisir qu'il est tenu compte de nos observations, tant en ce qui concerne la réduction au minimum du nombre des privilèges,

que le retrait de l'inscription obligatoire de certains privilèges dans un délai fatal des plus courts.

Mais on propose l'établissement d'un droit réel nouveau qui, à côté des privilèges et hypothèques, pourrait grever les bâtiments appartenant à la navigation intérieure.

Ce droit réel ne différerait du privilège que par ce qu'il serait soumis à l'inscription et ne prendrait date qu'après celle-ci.

En droit maritime allemand, il n'y a pas de privilèges, mais un droit de gage établi dans un certain ordre en faveur de ceux dont les créances réunissant les conditions requises pour l'obtention de la qualité de créancier du navire « Schiffsgläubiger ».

Pourquoi ne pas suivre entièrement sur ce point le droit allemand ? L'unité de la loi y gagnerait.

Nous avons signalé les inconvénients de l'inscription de la demande de droit réel. On conçoit à la rigueur un registre matricule assez volumineux pour contenir les centaines de demandes d'inscriptions auxquelles certains événements pourront donner lieu : Mais *quid* de l'acte de nationalité ?

En ce qui concerne le texte nouveau de l'article 14, 4°, nous faisons remarquer que la limitation de temps proposé n'est pas fondée. Les opérations de sauvetage, les frais de conservation peuvent avoir duré plus de trois mois. Et pourquoi l'exercice du privilège dépendrait-il, ainsi que le texte semble l'indiquer, de la vente ou d'une saisie ?

CHAPITRE III

Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.

Nous croyons devoir revenir sur l'article 45 du projet. Pourquoi faire dépendre l'exercice de la faculté d'abandon de la fixation de la valeur préalablement à toute exception ou défense, c'est-à-dire avant même que la question, souvent délicate, de savoir si le tribunal saisi et compétent ait été résolue ? Cette exigence ne se comprend guère et pourra donner lieu à des surprises.

A l'occasion de l'article 48, nous avons été amenés à examiner de plus près la situation qui résulte du projet en ce qui concerne l'assurance du bateau.

L'article 30 dit que l'inscription du privilège ou de l'hypothèque vaut opposition au paiement de toute indemnité due par les assureurs ou par d'autres, à raison de dommages subis par le bateau.

L'article 43 du projet portait « l'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur ». MM. Smekens et Spée proposent d'ajouter que « ce dernier (l'assureur) ne peut s'acquitter qu'entre les mains ou avec l'agrément des créanciers qui ont en même temps un droit réel sur le bateau et une action personnelle contre le propriétaire ».

Rappelons les principes actuellement en vigueur en Belgique :

DROIT CIVIL :

Article 10 de la loi du 16 décembre 1854 : L'indemnité d'assurances, si elle

n'est pas appliquée à la réparation de l'objet assuré, est affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires, suivant leur rang.

DROIT COMMERCIAL :

Loi du 11 juin 1874, article 7 : Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains.

Cette disposition est applicable tant aux assurances maritimes qu'aux assurances sur le transport par terre, rivières et canaux (art. 3, même loi).

Loi du 21 août 1879, article 149 : L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurances.

C'est cette subrogation légale que l'on propose d'introduire en l'étendant aux créances privilégiées.

La réforme est grave. Elle a été expérimentée en France en faveur des créanciers hypothécaires (loi du 10 décembre 1874) et a donné lieu, malgré le caractère fort limité de cette loi, à de graves inconvénients, qui sont exposés notamment dans le traité de Droit Commercial de Lyon, Caen et Renault, 2^e édition, VI, n° 1663 et ss. — Frappé de ces inconvénients, le législateur français, modifiant la loi de 1874, n'a pas reproduit cette disposition dans la loi du 10 juillet 1883. L'hypothèque maritime reste donc en France sous l'empire des règles du Droit commun. Mais il convient de signaler que la loi du 19 février 1889 attribue les indemnités dues par suite d'assurance, sans qu'il soit besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires suivant leur rang, les paiements faits de bonne foi avant opposition étant cependant valables.

Anvers, le 14 mars 1899.

JACQ. LANGLOIS.

CH. LE JEUNE.

ALBERT MAETERLINCK.



(100)

(1)

(N^o 224)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 23 JULI 1903.

Wetsvoorstel tot herziening van de wetsbepalingen betreffende hypotheek en afstand in zake van schepen (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER SEGERS.

MIJNE HEEREN,

Wellicht werd nooit een aan de Wetgeving onderworpen wetsvoorstel langer en aandachtiger bestudeerd dan ditgene wat wij thans hebben te onderzoeken. Het mag worden gezegd, dat het op de volledigste wijze werd onderzocht, en komt uit den smeltkroes der aandachtige beraadslagingen van de meest bevoegde vakmannen. Ook achten wij het wenschelijk dat de Kamer het ontwerp goedkeurt zooals het haar wordt voorgelegd, zonder er wijzigingen aan toe te brengen, die het enkel kunnen verminken.

Inleiding.

Het levert zijn nut op, dit wetsontwerp te volgen sedert zijn ontstaan. Deze terugblik veroorlooft te waardeeren hoeveel tijd en zorg aan zijne vervaardiging werd besteed.

* * *

't Is de heer De Decker, Antwerpsch afgevaardigde, die het eerst, den Verslag in 1891. 23^e Juli 1891, bij het indienen van zijn verslag, namens de bestendige Commissie voor nijverheid uitgebracht over het verzoekschrift der leden van de Vereeniging van reeders en bouwers van Belgische binnenschepen, de aandacht der Kamer vestigde op de noodzakelijkheid om in onze wetten de hypotheek op binnenschepen in te voeren, alsmede de uitbreiding van het

(1) Wetsvoorstel, n^o 79 (zittingsjaar 1900-1901).

(2) De Commissie bestond uit de heeren BEGEREM, voorzitter, DESTRÉE, HUBERT, HOYOIS, TONNELIER, DE LANTSHEERE en SEGERS.

voordeel van afstand uit te strekken tot de binnenvaart. Deze conclusiën waren opperbest gerechtvaardigd. Het is immers onbetwistbaar, dat, worden er in België niet meer binnenschepen gebouwd, dit eenerzijds is omdat de schippers of reeders geene kapitalen meer kunnen ontleenen, en anderzijds omdat de aansprakelijkheid van den eigenaar van 't schip onbeperkt is. Wie toch zal het noodige kapitaal leenen, tot het bouwen van een binnenschip, zoo hij geen borg kan verwerven en enkel kan steunen op de eerlijkheid van den ontleener? Wie zal zich anderzijds lichtzinnig blootstellen aan ondergang, in het zoo veelvuldig voorkomend geval dat het schip een ongeval veroorzaakt? Zeeschepen kennen dergelijke hinderpalen niet. Zij vinden het noodige krediet in de hypotheek; zij beperken hunne aansprakelijkheid door het recht om afstand te doen.

Er bestaat eene reden van billijkheid en tevens van nationaal belang, om in dit tweevoudig opzicht onze binnenschepen gelijk te stellen met onze zeeschepen. Want het ware niet te begrijpen, dat men aan hen die binnenschepen bouwen, het kredietmiddel zou weigeren, dat gegeven wordt aan bouwers van zeeschepen, doorgaans rijker en beter in staat om kapitalen te vinden.

Terwijl zee- en riviervaart dagelijks meer ineensmelten, terwijl zee- en binnenschepen vaak elkander nabijkomen voor tonnemaat en waarde, terwijl zij dezelfde wateren bevaren, valt het niet beter te begrijpen dat de meer begunstigen hunne aansprakelijkheid kunnen beperken door het recht tot afstand, en men op de anderen onbeperkte aansprakelijkheid doet drukken.

Anderzijds betwist niemand nog langer dat er voor België, dat leeft van uitvoer, een hoofdbelang bestaat in het vermeerderen van ons vervoer te water, om onze nijverheids- en handelsvoortbrengselen goedkoop naar den vreemde te kunnen vervoeren, en de beschermingskluisters te verbreken, waarin wij meer en meer worden geklonken.

Evenals onze Noorder- en Oosterburen, moeten wij, om het bouwen van binnenschepen te bevorderen, den reeder het tweevoudig middel daartoe verschaffen : hypotheek op en afstand van schepen.

* * *

Wetsontwerp
van 1892.

Den 8ⁿ Augustus 1894, stemde de Kamer in met de conclusiën van het verslag des heeren De Decker. — De aandacht der wetgevende macht was gaande gemaakt. — Den 29ⁿ April 1892, diende de Regeering een wetsontwerp in, dat zich hield aan de beschouwingen, door den heer De Decker in zijn verslag uiteengezet, en strekkende tot bredere opvatting van den tekst der wet van 21 Augustus 1879, die uitmaakt het II^e boek van het Wetboek van Koophandel, door verandering der rubrieken van titels I en V, en vervanging van de algemeene uitdrukking « zeeschepen » door het overigens slecht gekozen woord « koopvaardijochepen », zoo in de bepalingen, vervat onder deze titels, als in artikel 7 van hoofdstuk I, titel II.

Voor de binnenvaart, vulde de Regeering dat stelsel aan door eene driedovoudige bepaling : Een openbaar register wordt gehouden voor de « binnenschepen ». Voor de inschrijving, wordt bevoegdheid toegekend aan de

hypotheekbewaarders in alle arrondissementen, vermits de schepen moeten ingeschreven worden ten kantore van het arrondissement waar het schip zijne woonhaven heeft. Eindelijk, — eene vooral belangwekkende bepaling, omdat zij later hevig verzet zal verwekken en thans is gewijzigd, — er werden voorrechten ingesteld op de schepen, daaronderbegrepen de voorrechten van den leverancier, van den scheepsbouwer en van den onbetaalden verkooper.

Dat wetsontwerp was echter niet beperkt tot de binnenvaart, doch strekte zich ook uit tot de zeevaart.

In dat opzicht, leverde het een wezenlijk bezwaar op.

Zijn werkring was te uitgebreid, en elk zijner deelen bleef niettemin onvolledig. Het strekte zich uit tot de zeevaart, doch verwaarloosde vele bepalingen, onontbeerlijk voor de binnenvaart. Het maakte de voorstellen betreffende hypotheek en afstand algemeen; doch daar het deze bepalingen niet overbracht op het bijzonder gebied der binnenvaart, liet het talrijke bepalingen bestaan, die maar van nut konden zijn voor de zeevaart, en, terwijl het een algemeen overzicht der wet zeer moeilijk maakte voor de schipperij, liet het dat veld al te ruim open voor allerhande verschillende uitlegging. Overigens handelde het geenszins over verzekering en averij.

't Ware beter — en deze verbetering wordt door het aanhangig ontwerp verwezenlijkt — den voor vele bepalingen zoo verschillende werkring der wet op de zeevaart en der wet op de binnenvaart, te splitsen in twee onderscheiden voorstellen, en van den bundel voorstellen betreffende de binnenvaart een afzonderlijk wetboek te maken, waarin niet enkel omsloten zullen zijn de hypotheek en de afstand, maar dat insgelijks de regelen zal bevatten voor verzekering en averij, en het volledig wetboek onzer schipperij zal uitmaken.

* * *

Den 23ⁿ April 1893, onderwierp de achtbare heer Le Jeune, toenmalig Minister van Justitie, aan de Kamer een wetsontwerp, dat reeds het vorige jaar was overgelegd en in verval was geraakt ten gevolge van eene ontbinding der Kamers.

Ontwerp
van 1893.

Het ontwerp bevat al de wetsbepalingen betreffende de twee soorten van scheepvaart.

Toch stelt het lichte wijzigingen voor. Aan het ontwerp ontleent het sommige regelingsbepalingen, bepaalt de (thans ingetrokken) formule van den eed. en vult het oud ontwerp aan, met de bepaling dat de hypotheekwet van 16 December 1851 en die van 4 Juli 1887 van toepassing zijn op titels I en V van boek II, in zooverre deze daar niet van afwijken. Onzes inziens ten onrechte, verwijdt het uit artikel 1 de vermeldingen betreffende de tonnemaat der schepen; terecht nam het aanhangig ontwerp ze opnieuw op. Vervolgens stelt het voor om het voorrecht van den verkooper van het schips en het voorrecht der voorschotten, voor dezès aanbouw gedaan, te doen inschrijven. Deze voorrechten zijn — later zullen wij de reden daarvan uitleggen — thans weggelaten. Eindelijk regelt het ontwerp de behandeling voor den afstand (het beginsel der bepaling werd gehandhaafd) en omkleedt met nieuwe waarborgen den afstand van hypotheccaire schuldvorderingen in de akten van toestemming tot doorhaling van de inschrijvingen.

* * *

Ontwerp
van 1894.

Andermaal werden de Kamers ontbonden, en den 11ⁿ December 1894 legde de heer Begerem, Minister van Justitie, het wetsontwerp over, dat het vorige jaar door den heer Le Jeune ter beraadslaging bij het Parlement was ingediend. Ditmaal werd er verslag over uitgebracht. De heer Ullens, Antwerpsch afgevaardigde, legt het over ter Kamerzitting van 18 December 1895.

Daaruit leeren wij dat de bijzondere Commissie (toen bestaande uit de heeren Beernaert, voorzitter, Van den Broeck, Declercq, Ullens, Heuse, Eeman en Hambursin) menigvuldige veranderingen aan het ontwerp toebracht.

Zij zijn te talrijk, dan dat wij ze hier met vrucht zouden kunnen aanhalen. Voor 't meerendeel gelden zij overigens de wet van 21 Augustus 1879, die wij hier niet hebben te onderzoeken. Om ze te kennen, is het beter de oorkonden der Kamer (n^o 50, 1895) te raadplegen. Enkel wijzen wij op de hoofdzakelijke verandering, door de Commissie aan het ontwerp toegebracht. Het is een zuiveringswerk, dat wij niet genoeg kunnen goedkeuren. Na de binnenschepen niet meer den naam van « koopvaardij-schepen » te hebben gegeven, maar wel dien van « binnenschip », zijn wezenlijken en logischen naam, scheidt de bijzondere Commissie de regelen, betreffende de schepen, af van die welke de binnenschepen raken. Men herinnert zich dat het ontwerp ze bij vergissing alle versmolt in een zelfden bijtekst.

« Wij maakten, zoo zegt de verslaggever, bijzondere bepalingen voor het » uitreden van binnenschepen, onder een afzonderlijken titel, te plaatsen » aan 't slot der wet van 1879. »

Zoo wordt gehandeld, om te vermijden dat eene reeks bepalingen, hoofdzakelijk van zeevaartkundigen aard, zooals die betreffende het scheepsboek van den kapitein, verkeerdelijk zouden worden toegepast op binnenschepen. Er wordt ook getracht om de wijzigingen, desnoods toe te brengen aan het zee- of het rivierrecht, gemakkelijker te maken, en de hoofdzakelijke teksten van het ontwerp beter te doen uitschijnen, door ze te vereenvoudigen.

't Is aan 't slot van het ontwerp, dat de Commissie een titel — titel X — toevoegt, betreffende de binnenschepen. De wijzigingen, toegebracht aan de wet van 1879, maakt zij van toepassing op de binnenschepen. Vervolgens meer bijzonderlijk uitgaande van het standpunt der binnenvaart, somt zij op welke schuldvorderingen op binnenschepen voorrecht genieten, en herhaalt in dat opzicht, mits vormverandering, het ontwerp der Regeering. Ten einde den schipper-eigenaar niet te berooven van de voordeelen van den afstand, strekt zij het recht van afstand uit tot den eigenaar van het binnenschip, die tevens de schipper ervan is, en somt op welke aansprakelijkheid (averij aan goederen, aanzeiling, kosten voor ophaling van het schip) kan voortspruiten uit den afstand.

* * *

Verklaring
van den
heer Delbeke
in 1898.
Amendementen.

Het ontwerp — dat gelukkig lot valt soms te beurt aan vele voorstellen — sliep sedert meer dan twee jaar in de doozen der Wetgeving, toen de heer Delbeke het wakker schudde. Ons Antwerpsch medelid nam het woord ter Kamervergadering van 8 Maart 1898, en zijne verklaring, die wij raadzaam

oordeelen te herhalen, bewijst dat zoo de slaap van het ontwerp voortduurde, het achtbaar lid waakte.

»-De Regeering, zegt hij, diende een ontwerp van wet in, over den afstand en de hypotheek voor de zee- en binnenvaart. Dat ontwerp werd onderzocht en goedgekeurd door eene bijzondere Commissie dezer Kamer, en ons Antwerpsch medelid, de achtbare heer Ullens, bracht verslag uit over de verrichtingen dezer Commissie.

» Het ontwerp der Regeering is uitmuntend; doch al namen zij het tot grondslag, toch meenden enkele leden dezer Kamer, die inzonderheid belang stellen in de zaak, dat men, om beter te slagen, zich vooralsnu enkel met de binnenvaart moest inlaten. In stede van deze zaak te behandelen door verwijzingen, zooals het ontwerp der Regeering, stellen zij voor om daaraan afzonderlijke teksten toe te wijden, als 't ware een afzonderlijk wetboekje. Ook achtten zij raadzaam het bijvoegen van eenige artikelen tot regeling van verzekering en gewone averij in zake van binnenvaart voor te stellen.

» Mijn medelid de heer Van den Broeck en ik werden bij het opmaken van dien arbeid ondersteund door den heer Smekens, den uitstekenden magistraat, die jarenlang voorzitter was van de Antwerpsche rechtbank, en door den heer Spée, die langen tijd het handelsgerecht leidde als hoofdgriffier der rechtbank van koophandel te Antwerpen. Beide rechtskundigen konden ons, benevens hunne rechtswetenschap, de lessen eener langdurige ondervinding aanbrengeu. Wij doen deze omstandigheid geredelijc uitschijnen, omdat de door ons voorgestelde wijzigingen meereudeels hare waarde ontleenen aan deze hooggeschatte medewerking.

» Alvorens ze aan de Kamer voor te dragen, onderwierpen wij ze den achtbaren voorzitter, den heer Beernaert, die voorzitter was van de bijzondere Commissie, en wiens bevoegdheid in zake van zeevaart gekend is. Hij bestudeerde ze grondig en lichtte ons in door zijne wetenschap. Dit werk is het zijne geworden, en zijne handtekening onder de amendementen is dus niet de minste van de waarborgen voor Kamer en Regeering.

» Wij wilden, om deze reeks amendementen voor te stellen, niet wachten naar de beraadslaging. Wij achten dat zij zich beter en met meer gezag zullen voordoen, wanneer de bijzondere Commissie ze heeft onderzocht en, bij voorkomend geval, opgenomen in het ontwerp der Regeering. Daarom verzoeken wij dat de Kamer bevelen zou om naast den tekst, die in druk moet verschijnen de uitleggende notas te doen drukken, welke wij daaraan doen voorafgaan. Wanneer gij den tekst en de uitleggende notas zult zien, zult gij, Mijne Heeren, beslissen of zij dienen verzonden te worden naar de bijzondere Commissie. ».

Deze uitleggingen bewijzen dat men, ten minste eenmaal in zake van wetgeving, niet wachten niets had verloren. Het verslag der bijzondere Commissie werd versterkt door den arbeid van vakmannen, wier bevoegdheid iedereen huldigt. De vrucht hunner beraadslagingen was het eerste der drie ontwerpen, die men verder aantreft, en dat gepaard gaat met eene uitleggende nota van den heer Delbeke, eene wezenlijke memorie van toelichting, die wij als bijlage drukken.

* * ↓

Tusschenkomst
der
Belgische
Vereeniging
tot eenmaking
van het
zeevaartrecht
in 1899.

Hierbij bepaalde zich echter niet het onderzoek van het ontwerp.

De Belgische Vereeniging tot eenmaking van het zeevaartrecht legde de zaak insgelijks ter studie. In haar *Bulletin* (n^o 5) van October 1899, vermeldde zij de beraadslagingen der twee commissiën, die zij had belast met een nauwkeurig onderzoek der verschillende hoofdstukken van het ontwerp. De amendementen der heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck werden nader gewijzigd. Om zich te overtuigen van het nuttige eener zoo hooggeschatte medewerking zal het volstaan in de bijlagen van dit verslag de namen te doorloopen van de leden der commissiën, door de Vereeniging aangesteld ten einde het wetsontwerp te verbeteren. De commissiën der Vereeniging verbraken wel niet den samenhang van het ontwerp der heeren Delbeke en medeleden, doch brachten bezwaren in over eene geschikte toepassing. De bovenvermelde heeren Smekens en Spée, die hadden medegewerkt aan de door de Vereeniging onderzochte amendementen, kwamen andermaal tusschenbeide. In een brief, den 21ⁿ Februari 1899 aan de heeren Van den Broeck en Delbeke gezonden, verklaarden zij zich te vereenigen met verschillende wijzigingen, door de commissiën der Vereeniging aangegeven. Dien brief geven wij als bijlage van dit verslag, en laten daarop volgen het antwoord der Commissie, belast met het onderzoek der drie eerste hoofdstukken van het gewijzigd ontwerp. Den 20ⁿ Maart 1899, beraadslaagde de Belgische Vereeniging tot eenmaking van het zeevaartrecht over de amendementen der heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck, en over den arbeid harer commissiën. Den 17ⁿ April daaropvolgende, zond zij eene boodschap aan Kamer en Senaat, waarin in breede omtrekken werden opgesomd de door de Vereeniging onderzochte vraagstukken en de redenen waarmede zij hare besluiten staaften

* * *

Amendementen
van den
heer
Van den Broeck.

Intusschen, had de heer Van den Broeck, uitgaande van den arbeid der Vereeniging en van de aanmerkingen der heeren Smekens en Spée, nieuwe amendementen aan de bijzondere Commissie der Kamer toegezonden. Zij vormen het tweede van de drie ontwerpen, die wij verder mededeelen.

* * *

Eindontwerp
van 1901.

Door de ontbinding der Kamers in 1900, verviel het ontwerp alsmede de verrichtingen der Commissie. De heeren Van den Broeck, Delbeke en Beernaert kwamen dan overeen om den 30ⁿ Januari 1901 een nieuw wetsvoorstel in te dienen, dat wij overschrijven naast de twee bovenbedoelde ontwerpen. Laatstgemeld voorstel is, zooals men ziet, de uitslag van veler kostbare medewerking. Het is de eindtekst, na tien jaar gevolgd uit de beraadslagingen der meest bevoegde collegiën. Het handelt nog slechts over de binnenvaart. Het vroegere ontwerp der Regeering ontdoende van de bepalingen betreffende de zeevaart, die het ingewikkeld maakten, beperkt het zich tot de belangen der schipperij, doch het omvat al

die belangen. Dus raakt het niet meer slechts; den eigendom der binnenschepen, de hypotheek en den afstand, maar het regelt ook het punt der verzekering en der averij, in hare betrekkingen met de binnenvaart.

Zoo komt het voor als een volledige arbeid, een wetboek, waarin de schipper de oplossing vindt van de hem betreffende vraagstukken. 't Is de kiel die, grof bij den aanvang en belast met al te zwaar zeil en treil, zich allengskens ontdaan heeft van belemmerend mastwerk, om van lieverlede te worden omkleed met hare noodige toerusting en nuttig want.

* * *

Om beter te kunnen oordeelen over deze ontwikkeling van het wetsontwerp, achten wij raadzaam als bijlagen af te kondigen : 1^o den tekst der amendementen, in 1898 voorgesteld door de heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck; 2^o dien van de amendementen, voorgesteld door den heer Van den Broeck, na het onderzoek door de Belgische Vereeniging tot eenmaking van het zeevaartrecht; en 3^o het eindontwerp, in 1901, op grond van de laatste aanmerkingen der Belgische Vereeniging overgelegd door de ondertekenaars der eerste amendementen, de heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck.

De teksten
der ontwerpen.

Uit de afgekondigde teksten kan men afleiden dat het laatste ontwerp, bij de Kamer ingediend door de heeren Beernaert en medeleden, eigenlijk het ontwerp is dat ten slotte werd aangenomen door de Belgische Vereeniging tot eenmaking van het zeevaartrecht. Het verbetert het voorstel, door den heer Van den Broeck overgemaakt aan de bijzondere Commissie der Kamer, in 1894 ingesteld, welk voorstel zelf eene wijziging was van het ontwerp van 1898 der heeren Delbeke en medeleden.

* * *

Overbodig is het nog verder aan te dringen op de hoofdgedachte, waarvan de stellers uitgingen. Het is de leidende gedachte van al wie sedert meer dan tien jaar zijne medehulp verleende tot verbetering van het wettelijk stelsel en tot uitbreiding onzer binnenvaart. De ontwikkeling der binnenvaart is gestremd, eenerzijds door het moeilijk bekomen van het noodige krediet tot het bouwen van binnenschepen, anderzijds door de lasten, die te zwaar drukken op de eigenaars dier bodems.

Algemeene
strekking
van,
het ontwerp.

Heel natuurlijk wendde men de blikken naar de wetten op de zeevaart. Sedert de ordonnantie op het zeewezen, in 1681 is de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen beperkt. Harerzijds past de wet van 21 Augustus 1879, betreffende den overzeeschen handel, de hypotheek toe op zeeschepen. Wat is natuurlijker dan dit dubbel beginsel der zeevaart uit te strekken tot de binnenvaart. Derhalve zegde men tot de schippers : gij klaagt dat ge niet de noodige kapitalen hebt om uwe schepen te bouwen. Wij zullen u het middel verschaffen om het u ontbrekend krediet te vinden, door u te veroorloven om hypotheek te nemen op uwe bodems. Gij klaagt dat gij met ondergang zijt bedreigd in geval van scheepsramp. Wij zullen u tegen

dit gevaar behoeden, door u te veroorloven u te kwijten door den afstand van het schip. Wellicht zullen daardoor de waarborgen der schuldeischers van den eigenaar des schips verminderen, doch de wet zal moeten trachten hunne billijke belangen overeen te brengen met die der hypotheekleeners. Laatstgemelden behoeven een onderpand, tot het waarborgen van de uitbetaling der geleende som; daarentegen hebben de schuldeischers aanspraak op het handhaven der voorrechten, verbonden aan den aard hunner schuldvordering. Er is bevonden dat er in de wet van 1879 te veel en soms bedekte voorrechten stonden — zooals dat van den onbetaalden verkooper — die de waarborgen van den hypotheekleener versmachten en aan het krediet het karakter van veiligheid ontnemen, zonder hetwelk het sterft.

Ook hebben de stellers van het wetsontwerp getracht het aantal dezer voorrechten zooveel mogelijk te verminderen. en ze verjaard verklaard na verloop van één jaar, ongeminderd de kortere verjaring, volgende uit de wet op het vervoer-contract. Door den afstand toe te laten hebben zij anderzijds de waarborgen der schuldeischers verminderd, doch deze vermindering van waarborgen hebben zij getracht te vergoeden, door in de wet op te nemen het beginsel van verzekering, dat den met het onderpand niet tevreden leener veroorlooft de waarborgen aan te vullen. In dit verschillend opzicht volgden en naderden zij de Duitse wet van 18 Juni 1895 op de binnenvaart, tot hiertoe het navolgenswaardigst model. Evenals de Duitse wet neemt het aanhangig ontwerp het voorrecht der leveranciers, scheepsbouwers en onbetaalde verkoopers weg.

Zulke voorrechten, die in de vroegere ontwerpen voorkwamen, schenen nutteloos, vermits leverancier, scheepsbouwer en verkooper slechts behoeven hypotheek te nemen, om hunne rechten te regelen. Daarenboven eischt het ontwerp geene inschrijving meer die, door het ingewikkelde, de menigvuldigheid en de verwarring daarvan, zoo nadeelig is voor hypotheekskrediet.

Dus worden de voorrechten beperkt tot de gerechtskosten, de zeevaartrechten, het loon der bemanning, dit van den waker en de bewakingskosten, de kosten gemaakt om het schip te redden of bij te staan, de schuldvorderingen, verwekt door het vervoer-contract, het verhaal ontstaan uit aanvaring. Aldus beperkt, zijn zij gemakkelijk te onderkennen door den leener, die zich daarenboven door verzekering kan dekken. Overigens zijn zij verjaard na afloop van één jaar.

* * *

Toelichting

De hoofdafdeelingen van het wetsontwerp zijn goed opgevat.

In een eerste hoofdstuk wordt opgegeven welke regelen zijn te volgen om den eigendom van een binnenschip te verwerven of dien eigendom over te maken.

In een tweede hoofdstuk wordt gezegd welke voorrechten zijn verbonden aan het binnenschip en aangetoond welke regelen zijn te volgen om er hypotheek op te nemen.

In het derde hoofdstuk wordt omschreven de aansprakelijkheid der eigenaars van binnenschepen, en deze aansprakelijkheid beperkt door het recht om afstand te doen. Eindelijk, het vierde hoofdstuk geeft de regelen op voor

het verzekeren van binnenschepen; het duidt aan in welke omstandigheden de verzekerde het wrak mag verlaten; het vermeldt hoe averij wordt geregeld.

In 't voorbijgaan, is het niet van belang ontbloot te zeggen hoe deze bepalingen aaneengeschakeld zijn. Voor den schipper bestaan zij in deze vier stellingen: Ik koop of bouw een binnenschip; ik neem er hypotheek op; ik veroorzaak een ongeval en bevrijd mij door afstand; ik dek mij door verzekering.

* * *

I. *De schipper of reeder, die een binnenschip koopt of bouwt, moet zich ten opzichte van derde personen den eigendom daarvan verzekeren.* — Te dien einde heeft hij eenige regelen te volgen. Eenerzijds moet hij, zoodra hij een schip op stapel zet, of voordat het onder Belgische vlag vaart, het doen inschrijven op het bijzonder register, daartoe berustend ten kantore van de hypotheekbewaring, met de vermeldingen en de beschrijving, aangeduid in artikel 5; anderzijds moet hij aan boord hebben eene akte van nationaliteit, onderteekend door den bewaarder, en waarop de inschrijving van het schip is herhaald. Wordt er verandering toegebracht aan de beschrijving van het schip, zoo doet hij ze vermelden in zijne akte van nationaliteit. Daarop doet hij in haar geheel *overschrijven* de akte of de gerechtsbeslissing, waaruit blijkt een overgang des eigendoms van het schip. Daarop doet hij bij uittreksel *inschrijven* elke akte, houdende erkenning, afstand of vernietiging van andere zakelijke rechten (art. 5).

Eigendom
der
binnenschepen.

* * *

II. *De schipper kan hypotheek nemen op zijn schip.* — De hypotheeksovereenkomst moet schriftelijk opgesteld worden, doch kan bij onderhandsche akte worden aangegaan. Zij moet de beschrijving, bij de teboekstelling opgenomen, weergeven (art. 16). Tot het doen der beschrijving, behandelt de belanghebbende den bewaarder een afschrift van den authentieken titel of eene voor waar verklaarde kopie van de onderhandsche akte of eene rechtvaardiging van het recht, aan inschrijving onderworpen. Hij voegt daarbij twee onderteekende bordereelen, inhoudende de meldingen voorzien bij artikel 21.

Recht
tot
hypotheek-
neming.

De bewaarder vermeldt op zijn register den inhoud der bordereelen en geeft aan den eischer, met de verzending van den titel waarvan er een klad bestaat, een der bordereelen terug, waar hij onderaan verklaart de inschrijving te hebben gedaan, met vermelding van de dagteekening, het uur, het boekdeel en het volgnummer ervan (art. 24).

De inschrijving bewaart aldus de hypotheek of het zakelijk recht gedurende vijf jaren (art. 25). Afstand of overdracht van een ingeschreven recht vergt eene inschrijving op den rand, voorzien in artikel 26.

De rechten van den hypothecairen schuldeischer zijn niet meer, zoo als voor de hypotheek op zeeschepen, belemmerd door onvermoede voorrechten. Slechts vijf voorrechten hebben den voorrang boven de hypotheek. Wij

hebben ze reeds opgesomd. Het zijn de gerechtskosten, de rechten op het varen, het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking, de kosten, gemaakt voor het redden van het schip en de schuldvorderingen der bemanning uit hoofde van het vervoer-contract (art. 14).

Daarenboven wordt een zakelijk recht, met recht van volging, toegekend, aan hen die een verhaal hebben uit te oefenen wegens aanvaring. Doch om voorrang boven de hypotheek te hebben, moeten die zakelijke rechten zijn ontstaan vóór de inschrijving der hypotheek.

* * *

Beperking
der
aansprakelijk-
heid.
Recht
tot afstand.

III. *Veroorzaakt het schip schade door toedoen van den schipper of van om 't even wien uit het scheepsvolk, dan is de eigenaar niet meer onbepaald verantwoordelijk.* — Hij kan zich van zijne verantwoordelijkheid onthelven, door afstand van het schip, van de vracht en van de opbrengst der reis (art. 44). Doch hij behoort de waarde te doen vaststellen van het schip en die van de zuivere vracht (art. 45). Den dag waarop hij betaalt, overhandigt hij, behalve het schip, eene vergoeding gelijk aan de waardevermindering, welke het onderging sedert de schatting, de zuivere vracht en de commercieele interesten op het bedrag van de schatting en van de vracht sedert het einde van de reis (art. 46). Doch ingevolge den wensch van het Congres in 1883, mag hij het schip houden, mits betaling van het bedrag der schatting en der vracht, tegen dezelfde interesten (art. 46, § 5).

Door afstand onttrekt hij het schip aan de bevoorrechte of hypotheek bezittende schuldeischers, doch betaalt persoonlijk in geld de sommen bij, die ten gevolge van voorrecht of hypotheek zouden afgehouden zijn op de waarde van het schip of van de vracht, door schuldeischers die tegen hem een persoonlijken eisch hebben, welke niet is gegrond op de burgerrechterlijke verantwoordelijkheid. Vroeger wilde men dat hij eerst deze schuldeischers schadeloos zou stellen, doch deze verplichting maakte het recht tot afstand onzeker. Het ontwerp eischt nog slechts dat de eigenaar zich *voorafgaandelijk* verstaat met die schuldeischers, doch dat behoort hij te doen, om den afstand mogelijk te maken. Bij wanbetaling of gemis van overeenkomst, bevindt men zich tegenover eene gedwongen onteigening; de verdeeling zal geschieden volgens de hoedanigheid der schuldvorderingen, en de eigenaar blijft het overige schuldig. De eigenaar van het schip is vaak de schipper die het bestuurt. Tegen den regel, die van toepassing is op de zeevaart, heeft zelfs hij die terzelfder tijd eigenaar en schipper is, het recht tot afstand (art. 50). Het spreekt vanzelf dat het recht tot afstand niet van toepassing is op verplichtingen, die zijn voortgesproten uit een gebrek aan het schip eigen, wanneer de eigenaar dit gebrek heeft kunnen kennen of daarvan de gevolgen heeft kunnen vermijden (art. 52).

* * *

Verzekering.

IV. *De eigenaar van het schip kan zich dekken door verzekering.* — Het voorwerp van de overeenkomst en van dezer voorwaarden zijn omschreven in artikelen 58 tot 63 van het ontwerp. Evenals in zake van

zeevaart, gezien de moeilijkheid en het gevaar om de schuld te onderscheiden, valt de schade, door de lichte schuld van den verzekerde veroorzaakt, niet ten laste van den verzekeraar (art. 61). Anderzijds, is de verzekeraar, behoudens uitdrukkelijke bepaling, enkel aansprakelijk voor de schade aan de verzekerde zaken veroorzaakt. Hij dekt niet het verhaal van derde personen (art. 62). Het ontwerp veroorlooft de verwachte winst te verzekeren, doch maakt de overeenkomst ongeldig zoo er bedrog of arglist bestaat (art. 63). Artikelen 66 tot 78 regelen de omstandigheden waarin de verzekerde van het schip mag afzien. Het afzien, zelfs in geval van schiptreuk of onbruikbaarheid, kan maar geschieden wanneer het verlies drie derden van de verzekerde zaken bereikt (art. 66).

Aldus wordt het afzien van het schip beperkt tot het eenig geval dat het volkomen gerechtvaardigd is, en vermijdt men betwisting en oneerlijke berekening. In de vroegere ontwerpen, was er een tijdperk van tien dagen bepaald. Artikel 67 van het aanhangig ontwerp verleent zes maanden uitstel, doch de verzekerde moet, binnen veertien dagen, den verzekeraar verwittigen dat hij zich het recht voorbehoudt om van het schip af te zien. Het ontwerp, dat in beperkte bepalingen de zaak der averij regelt, bepaalt er zich bij, ten einde aan de wet haar karakter van practischen gids te behouden, de gemeene averij te omschrijven (art. 73), de wijze van verdeling der averij te bepalen (art. 77) en het geval van schuld of van eigen gebrek buiten de gemeene averij te sluiten (art. 76).

* * *

V. Vele bepalingen van het ontwerp raken enkel de bouwers of koopers van schepen. Zij maken geen gewag van de maatregelen, te nemen door den tegenwoordigen eigenaar van schepen die onder Belgische vlag varen. Naar 't gebruik zijn deze maatregelen aangeduid aan het slot van het wetsontwerp, in zes overgangsbepalingen.

Overgangs-
bepalingen.

* * *

Dat is de samenhang van het ontwerp. Wij gaven enkel de breede omtrekken op. 't Zal volstaan het ontwerp te lezen, om de strekking zijner bijbepalingen te vatten. Wij gaven geene uitlegging over de redenen waarom het meerendeel dier voorstellen werden aangenomen. Deze uitleggingen konden enkel eene herhaling zijn. Men zal ze als bijlage vinden in de uitleggende nota, destijds door den heer Delbecke overgelegd, en in de handelingen der Belgische Vereeniging tot eenmaking van het zeevaartrecht.

Besluit.

Thans hebben wij nog slechts er op aan te dringen dat het ontwerp onverwijld wordt goedgekeurd. Lang en nauwkeurig genoeg werd het bestudeerd, zoodat de Kamer zich zou mogen onthouden het te herzien. Eene zaak van zoo bijzonderen aard als de wet op de riviervaart is uiterst kiesch. Is zij wijselijk voorbereid door vakmannen, wier bevoegdheid wet maakt, na herhaalde en nauwkeurige beraadslagingen, dan kan het gevaarlijk zijn er aan te raken. Dat geschiedt vaak enkel ten koste van samenhang en eenheid. Om dat te wagen, moet men zich vooreerst doordringen van al de beraadsla-

gingen en de talrijke handelingen ten gevolge waarvan de eindtekst werd aangenomen, en daartoe dient men maar te besluiten wanneer mogelijke wezenlijkheden of de verandering der stoffelijke bestanddeelen, die aanleiding gaven tot de bestaande wetten, het noodzakelijk maken. Dat werk zal wellicht in de toekomst worden ondernomen. Wie onzer toch kan, gezien den vooruitgang, dagelijks in zake van zeewezen door de wetenschap verwezenlijkt, de zelfs tijdelijke voortdoring van wetgevenden arbeid verzekeren? Doch in afwachting, achten wij dat het ons voorgelegde werk ons moet bevredigen. De Kamer zou geen verwijt verdienen, zoo zij het zonder beraadslaging en zonder verandering aannam. Dit ware overigens het beste, misschien het eenige middel om gèdaan te maken. Sedert meer dan tien jaar wacht het land op eene wet, die hem het middel verschaft om de schipperij uit te breiden.

Wenschen volgen op wenschen. Bij het onderzoek van iedere begrooting waar het te pas komt, wijzen sprekers op de noodzakelijkheid en het gewicht van de hypotheek en den afstand, die twee hefboomen voor de uitbreiding der reederij van binnenschepen. Ons land moet het meerendeel zijner voortbrengselen buitenslands verkoopen. Aan onze grenzen ontmoet het hinderpalen door de tolrechten. Derhalve moet er goedkoop kunnen vervoerd worden. De uitbreiding der binnenvaart, verzekerd door de hypotheek en het recht tot afstand, die zullen veroorloven spoedig eene talrijke vloot voor de binnenvaart tot stand te brengen, is dat niet een der doelmatigste middelen om dergelijk vervoer te verzekeren?

Ook wenschen wij dat het ontwerp onverwijld wordt goedgekeurd. Nadien zullen wij werk genoeg hebben, zoo wij er toe besluiten de wet van 1879 op den zeehandel te herzien. Die herziening ware de aanvulling en de bekroning der wet, waarover wij thans hebben te stemmen. Ook drukken wij den wensch uit dat de Regeering den wetgevenden arbeid zou aanvullen door ten spoedigste bij de Kamer aanhangig te maken een wetsontwerp tot herziening der bepalingen betreffende de zeevaart.

De Verslaggever,
SEGERS.

De Voorzitter,
V. BEGEREM.

(13)

ANNEXES

ANNEXE N^o I.

**Projet de loi portant revision des dispositions légales
relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon.**

Amendements présentés par MM. Del-
beke et consorts (le 8 mars 1898).

LIVRE III.

**Des bateaux et de la navigation
intérieure.**

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE 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 toute autre opération lucrative de navigation.

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

ART. 2.

Les bateaux sont meubles. Ils sont néanmoins soumis au droit de suite dans la mesure déterminée ci-après.

Amendements proposés par M. Van den Broeck (après les travaux de l'Association belge pour l'unification du droit maritime) (1).

LIVRE III.

**Des bateaux et de la navigation
intérieure.**

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

ART. 2.

(Comme ci-contre.)

(1) Ces amendements sont ceux qu'a adoptés l'Association belge pour l'unification du droit maritime, sauf ce qui est indiqué en note.

Projet définitif déposé par MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck.

LIVRE III.

Des bateaux et de la navigation intérieure.

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE 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 toute autre opération lucrative de navigation.

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

ART. 2.

Les bateaux sont meubles. Ils sont néanmoins soumis au droit de suite dans la mesure déterminée ci-après.

Eindontwerp overgelegd door de Heeren Beernaert, Delbeke en Van den Broeck.

BOEK III.

Van binnenschepen en binnenscheepvaart.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van binnenschepen en hunnen eigendom.

EERSTE ARTIKEL.

Worden binnenschepen geheeten, 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 dezer wet worden vaartuigen van 10 tot 20 ton, gewoonlijk tot soortgelijke verrichtingen op zee gebruikt of daartoe bestemd, gelijkgesteld met binnenschepen.

ART. 2.

Binnenschepen zijn roerende goederen. Niettemin kan men, in de hierna bepaalde mate, daarop zijn recht vervolgen in welke handen ook zij zich bevinden.

ART. 5.

Tout bateau belge doit être immatriculé au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, dans le ressort duquel le port d'attache est rangé par le Roi.

La matricule mentionne : le nom du bateau, sa nature, son grément, 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, les droits réels dont il est grevé.

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise par celui qui veut construire un bateau en Belgique dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un bateau étranger du moment où celui-ci navigue sous pavillon belge.

ART. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur le registre et sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau y doit être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés aux numéros 1 à 5 de l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double de la réquisition d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun de ces actes ne peut être opposé aux tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créances

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise 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. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau y doit être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés à l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double du bordereau d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun acte ne peut être opposé à des tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créances

Projet définitif.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, dans le ressort duquel le port d'attache est rangé par le Roi.

La matricule mentionne : le nom du bateau, sa nature, son grément, 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, les droits réels dont il est grevé.

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise 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. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau doit y être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés à l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double du bordereau d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun acte ne peut être opposé à des tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créan-

Eindontwerp.

ART. 3.

Elk belgisch binnenschip moet worden ingeschreven op het bijzonder register daartoe berustend ten kantore van hypotheekbewaring, binnen welks gebied de woonhaven van het schip door den Koning werd gerangschikt.

De inschrijving vermeldt : den naam van het schip, zijnen aard, zijn tuig, zijne afmetingen, zijne tonnemaat, den datum en de plaats waar het werd gebouwd, de materialen zijner romp, zijne woonhaven, de namen, de nationaliteit en de woonplaats der eigenaars, de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

ART. 4.

De teboekstelling moet worden gevorderd door hem, die een binnenschip in België wil bouwen, zoodra het op stapel is gezet, en door den aankoper van een vreemd schip voordat het onder belgische vlag moge varen.

ART. 5.

De eigenaars zijn gehouden te vragen dat er op de nationaliteitsakte, waarvan sprake in artikel 12, onmiddellijk melding worde gemaakt van al wat eene wijziging in de beschrijving medebrengt.

Elke akte, bestemd tot vaststelling van den overgang van eigendom van het schip, moet daarop in haar geheel worden overgeschreven.

Elke akte, houdende erkenning, afstand of te niet gaan van andere zakelijke rechten, behalve de voorrechten vermeld in artikel 14, wordt daarop bij uittreksel ingeschreven.

Een voor waar verklaard afschrift van de overgeschreven akte, indien ze niet authentiek is, en een dubbel van het bordereel van inschrijving blijven ten kantore berusten.

Geene akte kan aan derden worden tegengesteld, tenzij van den dag van overschrijving of van inschrijving.

ART. 6.

Wil de eigenaar zijn schip hechten aan eene haven die afhankelijk is van een ander hypotheekkantoor, dan moet hij, indien er

inscrites, *justifier du consentement* de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi, une copie de la matricule et de ses annexes; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

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

ART. 8.

L'aliénation volontaire d'un bateau n'en transmet la propriété qu'avec la charge des droits réels dont il est grevé, sauf à l'acquéreur à en poursuivre la purge.

ART. 9.

La vente forcée opère la purge de plein droit, pourvu que l'acquéreur verse le prix : en Belgique, à la Caisse des consignations; à l'étranger, entre les mains de l'agent public compétent au lieu de la vente.

ART. 10.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, et sur chacune des parties du prix, tant que celui-ci n'a pas été ou légalement distribué ou payé du commun accord de tous les intéressés.

ART. 11 (1).

Aucune action tendant à obtenir l'inscription, la modification ou la suppression de

(1) ART. 11. — Toute décision statuant sur des droits astreints à mention au registre doit être inscrite ou transcrite selon sa nature.

Mention de la demande peut être requise en marge de l'acte contesté. En ce cas, l'effet de la décision remonte à la date de cette mention.

inscrites, *produire le consentement écrit* de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi, une copie de la matricule et de ses annexes; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

(Comme ci-contre.)

ART. 8.

(Comme ci-contre.)

ART. 9.

(Comme ci-contre.)

ART. 10.

(Comme ci-contre.)

ART. 11.

Aucune action tendant à obtenir l'inscription, la modification ou la suppression de

Projet définitif.

ces inscrites, produire le consentement écrit de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi une copie de la matricule et de ses annexes; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

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

ART. 8.

L'aliénation volontaire d'un bateau n'en transmet la propriété qu'avec la charge des droits réels dont il est grevé, sauf à l'acquéreur à en poursuivre la purge.

ART. 9.

La vente forcée opère la purge de plein droit, pourvu que l'acquéreur verse le prix : en Belgique, à la Caisse des consignations; à l'étranger, entre les mains de l'agent public compétent au lieu de la vente.

ART. 10.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, et sur chacune des parties du prix, tant que celui-ci n'a pas été ou légalement distribué ou payé du commun accord de tous les intéressés.

ART. 11.

Toute décision statuant sur des droits astreints à mention au registre doit être inscrite ou transcrite selon sa nature.

Eindontwerp.

schuldvorderingen zijn ingeschreven, de schriftelijke toestemming overleggen van al de schuldeischers die eene inschrijving op het schip hebben. Na ontvangst van deze stukken, die hem tot ontlasting moeten dienen, doet de bewaarder aan zijnen collega van de nieuwgekozen haven afschrift geworden van de inschrijving op de rol, met bijlagen; tot doorhaling gaat hij in zijn kantoor slechts over wanneer hij van zijnen ambtgenoot bericht heeft gekregen dat de nieuwe gevorderde teboekstelling voltrokken is.

ART. 7.

Verandering van nationaliteit benadeelt de rechten niet, die op het schip bestaan. De uitgestrektheid van deze rechten wordt geregeld door de wet van de vlag, die het schip voerde, op 't oogenblik dat zij tot stand kwamen.

ART. 8.

Vrijwillige verkoop van een schip doet er den eigendom niet van overgaan tenzij met de zakelijke rechten, waarmede het is bezwaard, behoudens dat de zuivering daarvan door den koper in rechte kan vervolgd worden.

ART. 9.

Gerechtelijke verkoop brengt, van rechtswege, zuivering mede, mits de koper den prijs stort : in België, ter Depositokas; in de handen van den bevoegden openbaren ambtenaar ter plaatse waar de verkoop geschiedde.

ART. 10.

De rechten van voorrang der schuldeischers bestaan op den prijs en op elk gedeelte van den prijs, zoolang deze of niet wettig werd verdeeld of niet met onderling goedvinden van al de belanghebbenden betaald.

ART. 11.

Elke beslissing waarbij uitspraak wordt gedaan over rechten, die in het register dienen vermeld, moet, volgens haren aard, worden ingeschreven of overgeschreven.

droits réels n'est recevable qu'après qu'il a été fait mention de la demande en marge de la transcription ou de l'inscription du droit contesté.

Mention doit être faite aussi de la décision intervenue, laquelle est transcrite ou inscrite, suivant sa nature, à la diligence de la partie intéressée.

ART. 12.

Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le patron d'un bateau belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce bateau, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé. *Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de cette disposition sont déterminées par arrêté royal, avec application de la loi du 6 mars 1848.*

Si pour 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.

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

droits réels n'est recevable qu'après qu'il a été fait mention de la demande en marge de la transcription ou de l'inscription du droit contesté.

Mention doit être faite aussi de la décision intervenue, laquelle est transcrite ou inscrite suivant sa nature, à la diligence de la partie intéressée *et prend date du jour de la mention de la demande.*

ART. 12.

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

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 1848.

CHAPITRE II.

Des privilèges, des hypothèques et autres droits réels.

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

Mention de la demande peut être requise en marge de l'acte contesté. En ce cas, l'effet de la décision remonte à la date de cette mention.

ART. 12.

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

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.

Des privilèges, des hypothèques
et autres droits réels.

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

Melding kan worden gevorderd van den eisch op den rand van de betwiste akte. In dit geval, klimmen de gevolgen van de beslissing op tot den datum dezer vermelding.

ART. 12.

Om op de belgische wateren te mogen varen, moet de schipper van een belgisch schip eene nationaliteitsakte aan boord hebben, onderteekend door den bewaarder der hypotheeken en vermeldende de teboekstelling van dit schip, benevens al de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

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

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 teboekstelling welke behoort vernietigd, en de verklaring 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 artikel 6 der wet van 6 Maart 1818.

HOOFDSTUK II.

Van voorrechten, hypotheeken en andere
zakelijke rechten.

ART. 13.

De rechten van voorrang onder de schuldeisers van het schip vloeien voort hetzij uit voorrechten, hetzij uit hypotheeken.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi ; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par *les conventions* des parties.

CHAPITRE II.

Des privilèges et des hypothèques.

SECTION I. — Des privilèges.

ART. 14.

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

1^o Les 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 ;

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 la conservation du bateau.

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

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 remorquage *en cours de route*.

Les loyers et gages sont aussi et en

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi ; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par *la convention* des parties.

SECTION I. — Des privilèges et droits dus à la qualité de la créance.

ART. 14 (1).

Sont seules privilégiées 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, l'assistance et la conservation du bateau *au cours des trois derniers mois qui ont précédé la vente ou la saisie. 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^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*.

Les créances sub n^o 5 sont aussi et en

(1) ART. 14. — Comme ci-dessus, sauf au 4^o, supprimer les mots « et la conservation » ainsi que les mots « au cours des trois derniers mois qui ont précédé la vente ou la saisie ».

Projet définitif.

Eindontwerp.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par la convention des parties.

SECTION I. — *Des privilèges et droits dus à la qualité de la créance.*

ART. 14.

Sont seules privilégiées 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, 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 antérieure;

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.

Les créances *sub* n^o 5 sont aussi et en

De voorrechten zijn afhankelijk van de hoedanigheid der schuldvordering en worden uitgeoefend naar de orde door de wet voorgeschreven; zij hebben altijd den voorrang boven de hypotheken.

Laatstgenoemde worden gevestigd bij overeenkomst der partijen.

AfDEELING I. — *Van de voorrechten en rechten, aan de hoedanigheid der schuldvordering gehecht.*

ART. 14.

Alleen de hierna aangeduide schuldvorderingen zijn bevoorrecht naar de orde waarin ze zijn gerangschikt :

1^o De 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 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 de inbeslagneming of den verkoop voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis.

De schuldvorderingen vermeld onder n^o 5

premier lieu privilégiés sur le fret acquis pendant le service. Si le produit du fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire;

6° Les obligations contractées pour mettre le bateau en état de commencer son dernier voyage ou de le continuer et, les frais faits pour le voyage à entreprendre;

7° Les dommages-intérêts dus, soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron, de l'équipage ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour la délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau, pour contribution à l'avarie commune;

8° Les sommes dues soit au constructeur, soit aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, à la réparation ou l'entretien du bateau avant la mise en état pour le dernier voyage.

S'ils ont su que le bateau était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège n'existe que jusqu'à concurrence de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée.

De ces créances, la plus récente est préférée à celle qui est la plus ancienne;

9° Les sommes dues au vendeur du bateau pour son prix.

Sauf ce qui est stipulé aux n° 4° et 8°, les créanciers de même rang viennent en concurrence et au marc le franc.

ART. 13.

Le privilège accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé que pour autant qu'elles soient justifiées de la manière suivante :

1° Les frais de justice, par des états légalement taxés;

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

3° Le prix de vente du bateau par un acte régulièrement transcrit;

4° Les autres créances par les modes de preuve admis en droit commun.

A l'exception de privilèges mentionnés

premier lieu privilégiées sur le fret brut acquis pendant le service. Si le produit de ce fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire.

ART. 13 (du projet).

(Supprimé.)

Projet définitif.

Eindontwerp.

premier lieu privilégiées sur le fret brut acquis pendant le service. Si le produit de ce fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire.

hebben insgelijks en in de eerste plaats den voorrang boven de brutovracht, gedurende den dienst verworven. Is de opbrengst van die vracht en van het schip niet toereikend, zoo behoudt het scheepsvolk eene personeele vordering tegen den eigenaar.

ART. 13.

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.

ART. 13.

Buiten alle hypotheecaire overeenkomst, hebben zij, die schade en verliezen leden hetzij ten gevolge van aanvaring, hetzij door de schuld van den kapitein 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 het volgen in welke handen ook het zich bevindt.

Hoogergemelde zakelijke rechten hebben den voorrang boven hypotheek wanneer ze ontstonden op eenen datum die de hypotheecaire inschrijving voorafging.

aux n^{os} 1 à 5, la justification n'est complète que si le créancier prouve avoir, dans la huitaine de la naissance du privilège, fait inscrire à l'acte de nationalité la dette née en cours de voyage à l'étranger, au registre du conservateur celle qui a été contractée en Belgique.

ART. 13 (nouveau) (1).

Indépendamment de toute convention hypothécaire, ont un droit réel avec droit de suite sur le bateau :

1^o Les obligations contractées pour mettre le bateau en état de commencer son dernier voyage ou de le continuer et les frais faits pour le voyage à entreprendre ;

2^o Les dommages-intérêts dus soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour défaut de délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau ;

5^o Les sommes dues soit au constructeur, soit aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, à la réparation et à l'entretien du bateau avant la mise en état pour le dernier voyage.

S'ils ont su que le bateau était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le droit n'existe que jusqu'à concurrence de la somme dont ce tiers se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée.

De ces créances, la plus récente est préférée à celle qui est la plus ancienne ;

4^o Les sommes dues au vendeur du bateau pour son prix.

Les droits réels mentionnés en cet article ne priment les hypothèques que pour autant qu'ils aient été publiés avant ces dernières, conformément à l'article 11 ; au registre matricule si la dette est née en Belgique ; à l'acte de naturalisation si elle est contractée à l'étranger.

(1) ART. 13. — Comme ci-dessus, en supprimant le 1^o, le 5^o et le 4^o et en remplaçant le dernier alinéa par le suivant :

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

Projet définitif

Eindontwerp.



SECTION II. — *De l'hypothèque.*

ART. 16.

Le contrat d'hypothèque fluviale est écrit et peut être fait sous seing privé. Il doit reproduire la description donnée par le registre matricule.

ART. 17.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un pouvoir spécial donné par écrit.

ART. 18.

A moins de convention contraire, elle s'étend aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 19.

Elle peut être constituée sur un bateau en construction immatriculé conformément à l'article 3.

ART. 20.

Entre les créanciers, l'hypothèque n'a rang que du jour et de l'heure de l'inscription prise sur le registre du conservateur dans la forme et de la manière ci-après déterminées.

SECTION III. — *Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.*

ART. 21 (1).

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques, contre récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing

SECTION II. — *De l'hypothèque.*

ART. 16.

(Comme ci-contre.)

ART. 17.

(Comme ci-contre.)

ART. 18.

(Comme ci-contre.)

ART. 19.

(Comme ci-contre.)

ART. 20.

(Comme ci-contre.)

SECTION III. — *Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.*

ART. 21.

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques contre ce récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie, certifiée conforme, de l'acte sous seing privé

(1) ART. 21. — (Maintenir l'amendement de M. Delbeke.)

Projet définitif.**Eindontwerp.****SECTION II. — De l'hypothèque.****AFDEELING II. — Van hypotheek.****ART. 16.****ART. 16.**

Le contrat d'hypothèque fluviale est écrit et peut être fait sous seing privé. Il doit reproduire la description donnée par le registre matricule.

De hypotheekovereenkomst voor de binnenscheepvaart moet schriftelijk opgesteld worden en kan bij onderhandsche akte worden aangegaan. Zij moet de beschrijving, bij de teboekstelling opgenomen, weergeven.

ART. 17.**ART. 17.**

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un pouvoir spécial donné par écrit.

Deze hypotheek kan enkel worden toegestaan door den eigenaar of door den gemachtigde die doet blijken dat hij daartoe bijzondere schriftelijke volmacht heeft.

ART. 18.**ART. 18.**

A moins de convention contraire, elle s'étend aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

Behoudens strijdig beding, strekt zij zich uit tot zeil en treil, de machines en andere toebehooren.

ART. 19.**ART. 19.**

Elle peut être constituée sur un bateau en construction immatriculé conformément à l'article 3.

Zij kan worden gevestigd op een in aanbouw zijnde schip, overeenkomstig artikel 3 te boek gesteld.

ART. 20.**ART. 20.**

Entre les créanciers, l'hypothèque ne prend rang que du jour et de l'heure de l'inscription prise sur le registre du conservateur dans la forme et de la manière ci-après déterminées.

Onder de schuldeischers is de hypotheek slechts batig gerangschikt van af den dag en het uur der inschrijving op het register van den bewaarder, in den vorm en op de wijze zooals hierna is bepaald.

SECTION III. — Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.**AFDEELING III. — Bepalingen die gemeen zijn aan voorrechten en hypotheeken.****ART. 21.****ART. 21.**

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques, contre récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing

Tot het doen der inschrijving, bij artikel 5 vereischt, wordt den hypotheekbewaarder, tegen ontvangsbewijs, in het kort samengevat en vrijgesteld van zegel en registratie, een afschrift behandigd van den authentieken titel of eene voor waar verklaarde kopie

privé constitutif de l'hypothèque ou une justification du droit astreint à inscription.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

2° La date et la nature du titre ;

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

4° Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau et le numéro d'immatriculation ;

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

ART. 22.

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

ART. 23.

L'omission de l'une ou de plusieurs des autres mentions exigées par l'article 21 n'entraîne la nullité de l'inscription qu'au profit de tiers et dans la mesure du préjudice qui leur est causé par cette omission.

ART. 24.

Le conservateur fait mention sur le registre du contenu aux bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 25.

L'inscription conserve l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans à compter du jour de sa date exclusivement. Son effet

constitutif de l'hypothèque ou une réclamation tendant à justifier un droit réel.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

2° La date et la nature du titre ;

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

4° Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau, le numéro d'immatriculation ;

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

ART. 22.

(Comme ci-contre.)

ART. 23.

(Comme ci-contre.)

ART. 24.

(Comme ci-contre.)

ART. 25.

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.**Eindontwerp.**

privé constitutif de l'hypothèque ou une justification du droit astreint à inscription.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1^o Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

2^o La date et la nature du titre ;

3^o Le montant de la créance exprimée dans le titre ;

4^o Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5^o Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau et le numéro d'immatriculation ;

6^o Élection de domicile par le créancier dans la commune de la résidence du conservateur des hypothèques.

ART. 22.

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

ART. 23.

L'omission de l'une ou de plusieurs des autres mentions exigées par l'article 21 n'entraîne la nullité de l'inscription qu'au profit de tiers et dans la mesure du préjudice qui leur est causé par cette omission.

ART. 24.

Le conservateur fait mention sur le registre du contenu des bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 25.

L'inscription conserve l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans à compter du jour de sa date exclusivement. Son effet

van de onderhandsche, hypotheek gevende akte of eene rechtvaardiging van het recht, aan inschrijving onderworpen.

De vorderende partij voegt daarbij twee door haar ondertekende bordereelen, aanduidende :

1^o De namen, de voornamen, het beroep en de woonplaats van den schuldeischer en van den schuldenaar ;

2^o De dagteekening en den aard van den titel ;

3^o Het bedrag van de schuldvordering, in den titel opgegeven ;

4^o De overeenkomsten betreffende de interesten en de kwijting van 't kapitaal, en, in 't algemeen, elke bepaling die derde personen belang hebben te kennen ;

5^o Den naam, de soort en de ruimte van het schip ; het kantoor en het nummer der teboekstelling ;

6^o Kiezing van woonplaats, door den schuldeischer, in de gemeente waar de hypotheekbewaarder verblijft.

ART. 22.

Bij gebreke van kiezing van woonplaats, kunnen alle beteekeningen en aanzeggingen, die betrekking hebben op de inschrijving, aan den procureur des konings van het arrondissement gedaan worden.

ART. 23.

Verzuim van een of meer van de andere vermeldingen, bij artikel 21 vereischt, brengt de nietigheid van de inschrijving slechts ten voordeele van derden mede en in de mate van het nadeel hun door dat verzuim berokkend.

ART. 24.

De bewaarder vermeldt op het boek den inhoud der bordereelen en stelt aan den verzoeker, met het afschrift van den titel waarvan eene minute bestaat, weder ter hand een der bordereelen, aan welks voet hij bevestigt de inschrijving te hebben gedaan, waarvan hij de dagteekening, het uur, het boekdeel en het volgnummer aanduidt.

ART. 25.

De inschrijving bewaart de hypotheek of het zakelijk recht gedurende vijf jaren, te rekenen van af den dag waarop ze plaats

cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt, s'il en a été stipulé.

ART. 26.

La cession d'un droit inscrit, de même que la subrogation à un droit semblable, ne peut être opposée aux tiers que du jour où il a été fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire, avec indication des nom, prénoms, profession et domicile de celui-ci.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur dépôt d'un double signé des deux parties et sur représentation du bordereau d'inscription de la créance, lequel est revêtu par le conservateur de son visa dûment daté.

Lorsque le titre constitutif est à l'ordre et que l'inscription le mentionne, sa négociation par voie d'endossement suffit pour emporter translation du droit réel.

ART. 27.

Les inscriptions sont rayées ou réduites, soit en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, soit du consentement des intéressés constaté par écrit.

Si l'écrit est sous seing privé, il reste déposé au bureau de la conservation des hypothèques, avec le double du bordereau d'inscription qui a été délivré au créancier.

La radiation ou la réduction est requise au moyen d'un bordereau en double. Elle est certifiée par le conservateur au pied de celui des doubles qui est restitué au requérant.

ART. 28.

Le conservateur est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, copie de la matricule et de toutes les inscriptions subsistantes sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 26.

(Comme ci-contre.)

ART. 27.

(Comme ci-contre.)

ART. 28.

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.

Eindontwerp.

cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt, s'il en a été stipulé.

ART. 26.

La cession d'un droit inscrit, de même que la subrogation à un droit semblable, ne peut être opposée aux tiers que du jour où il a été fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire, avec indication des nom, prénoms, profession et domicile de celui-ci.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur dépôt d'un double signé des deux parties et sur représentation du bordereau antérieur d'inscription de la créance, lequel est revêtu par le conservateur de son visa dûment daté.

Lorsque le titre constitutif est à l'ordre et que l'inscription le mentionne, sa négociation par voie d'endossement suffit pour emporter translation du droit réel.

ART. 27.

Les inscriptions sont rayées ou réduites, soit en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, soit du consentement des intéressés constaté par écrit.

Si l'écrit est sous seing privé, il reste déposé au bureau de la conservation des hypothèques, avec le double du bordereau d'inscription qui a été délivré au créancier.

La radiation ou la réduction est requise au moyen d'un bordereau en double. Elle est certifiée par le conservateur au pied de celui des doubles qui est restitué au requérant.

ART. 28.

Le conservateur est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent copie de la matricule et de toutes les inscriptions subsistantes sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

greep, deze dag niet medegerekend. Zij houdt op van kracht te zijn, indien de inschrijving niet vernieuwd is geworden vóór het einde van dien tijd.

De inschrijving waarborgt, op den zelfden rang als de hoofdsom, drie jaren interest, zoo er interest werd bepaald.

ART. 26.

Afstand van een ingeschreven recht, evenals overdracht van een dergelijk recht, kan aan derden maar worden tegengesteld van den dag af dat, op den rand der inschrijving, melding werd gemaakt van de dagteekening en van den aard van den titel des overnemers, met aanduiding van dezès naam, voornamen, beroep en woonplaats.

Is de akte van afstand of van overdracht eene onderhandsche akte, dan geschiedt de vermelding maar tegen neerlegging van een dubbel, door beide partijen onderteekend en op vertoon van het vorige bordereel van inschrijving der schuldvordering, dat door den bewaarder met zijn behoorlijk gedagteekend visa wordt bekleed.

Is de vestigende titel aan order en wordt dit door de inschrijving vermeld, dan is zijne verhandeling, door middel van endossement, voldoende opdat het zakelijk recht zij overgedragen.

ART. 27.

Inschrijvingen worden doorgelield of verminderd, hetzij ten gevolge van een vonnis, dat in kracht van gewijsde is gegaan, hetzij met de schriftelijk vastgestelde toestemming der belanghebbenden.

Geldt het een onderhandsch geschrift, dan blijft het berusten ten hypotheek-kantore, met het dubbel van het bordereel van inschrijving dat den schuldeischer werd afgeleverd.

Doorhaling of vermindering wordt aangevraagd door middel van een bordereel in dubbel. Zij wordt door den bewaarder bevestigd onderaan het dubbel dat den aanvrager terug wordt gegeven.

ART. 28.

De bewaarder is gehouden aan allen, die het vorderen, eene kopie af te leveren van de teboekstelling en van alle inschrijvingen, die op het schip bestaan, of een getuigschrift dat er geene bestaan.

ART. 29.

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

ART. 30.

L'inscription du privilège ou de l'hypothèque vaut opposition au paiement de toute indemnité due par des assureurs ou par d'autres, à raison de dommages subis par le bateau.

En cas d'avarie, le créancier peut intervenir pour la conservation de ses droits; il ne peut réclamer le remboursement de sa créance non échue que sur la partie de l'indemnité qui ne serait pas employée à la réparation du bateau.

SECTION IV. — *De la purge.*

ART. 31.

L'acquéreur d'un bateau qui veut le libérer des charges dont question à l'article 8, est tenu de faire transcrire son titre à la conservation des hypothèques du port d'attache et de publier en même temps la mutation dans deux journaux de ce port, et, en outre, si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve.

A défaut de journaux publiés dans l'un ou l'autre de ces ports, les publications se font au chef-lieu de l'arrondissement.

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances chirographaires et aux créances

ART. 29.

(Comme ci-contre.)

ART. 30 (1).

(Comme ci-contre.)

SECTION. IV. — *De la purge.*

ART. 31.

(Comme ci-contre.)

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances non inscrites que si, dans les

(1) ART. 30. — A supprimer et à remplacer par l'article suivant :

- Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a pas été formé d'opposition entre ses mains.
- Cette opposition peut se faire par simple lettre. •

Projet définitif.

ART. 29.

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

ART. 30.

Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur, s'il n'a pas été formé opposition entre ses mains.

L'opposition peut se faire par simple lettre.

SECTION IV. — *De la purge.*

ART. 31.

L'acquéreur d'un bateau qui veut se libérer des charges dont question à l'article 8, est tenu de faire transcrire son titre à la conservation des hypothèques du port d'attache et de publier en même temps la mutation dans deux journaux de ce port, et, en outre, si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve.

A défaut de journaux publiés dans l'un ou l'autre de ces ports, les publications se font au chef-lieu de l'arrondissement.

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances non inscrites que si, dans les quinze

Eindontwerp.

ART. 29.

Vergaat het schip of is het niet meer tot varen in staat, dan worden de rechten van den schuldeischer uitgeoefend op de geredde voorwerpen of op hunne opbrengst, zelfs indien de schuldvordering nog niet zou vervallen zijn.

ART. 30.

Betaling van de schadeloosstelling aan den verzekerde ontslaat den verzekeraar indien dezen geen verzet werd beteekend.

Verzet kan geschieden bij eenvoudigen brief.

AFDEELING IV. — *Van zuivering.*

ART. 31.

De koper van een schip, die het wil ontheffen van de lasten waarvan sprake in artikel 8, is gehouden zijnen titel te doen overschrijven ten hypotheekantore van de woonhaven en, ter zelfder tijd, den overgang van eigendom bekend te maken in twee nieuwsbladen van deze haven en, bovendien, zoo het schip op reis is, in twee bladen van de haven waar het zich bevindt.

Worden er in de eene of de andere van die twee havens geene bladen uitgegeven, dan geschieden de bekendmakingen ter hoofdplaats van het arrondissement.

ART. 32.

De bekendmaking moet melden dat het recht om het schip te volgen, in welke handen ook het zich bevindt, evenmin als het

privilégiées non astreintes à l'inscription que si, dans les quinze jours de la publication, elles sont notifiées aux conservateurs des hypothèques.

ART. 33.

La transcription, comme la publication, doit contenir élection de domicile dans le port où le bateau est immatriculé; à défaut de quoi, toutes significations à faire au nouveau propriétaire peuvent lui être notifiées au bureau du conservateur du registre matricule.

ART. 34.

Vingt jours après la transcription et la publication, le conservateur délivre à l'acquéreur un état des droits inscrits ou réclamés sur le bateau.

Cet état est dressé en forme de tableau sur trois colonnes, dont la première renseigne les dates de chaque inscription ou notification; la seconde, la désignation des créanciers; la troisième, la nature et l'évaluation des droits réclamés.

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36.

A moins de dispositions contraires dans les titres constitutifs du droit, les créances privilégiées et hypothécaires non échues sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire; elles le sont aussi vis-à-vis du débiteur pour solde non couvert.

quinze jours de la publication, elles sont notifiées au conservateur des hypothèques.

ART. 33.

(Comme ci-contre.)

ART. 34.

(Comme ci-contre.)

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés à charge du bateau avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36 (1).

(Comme ci-contre.)

(1) ART. 36. — A remplacer les mots « les créances privilégiées et hypothécaires » par « toutes les créances ».

Projet définitif.**Eindontwerp.**

jours de la publication, elles sont notifiées au conservateur des hypothèques.

ART. 33.

La transcription, comme la publication, doit contenir élection de domicile dans le port où le bateau est immatriculé; à défaut de quoi, toutes significations à faire au nouveau propriétaire peuvent lui être notifiées au bureau du conservateur du registre matricule.

ART. 34.

Vingt jours après la transcription et la publication, le conservateur délivre à l'acquéreur un état des droits inscrits ou réclamés sur le bateau.

Cet état est dressé en forme de tableau sur trois colonnes, dont la première renseigne les dates de chaque inscription ou notification; la seconde, la désignation des créanciers; la troisième, la nature et l'évaluation des droits réclamés.

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés à charge du bateau, avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36.

A moins de dispositions contraires dans les titres constitutifs du droit, toutes les créances non échues sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire; elles le sont aussi vis-à-vis du nouveau débiteur pour le solde non couvert.

recht van hooger bod, zal erkend worden voor de ingeschreven schuldvorderingen, indien deze niet, binnen veertien dagen na de bekendmaking, aan den hypotheekbewaarder werden beteekend.

ART. 33.

De overschrijving moet, zooals de bekendmaking, behelzen kiezing van woonplaats in de haven waar het schip is te boek gesteld; geschiedt dat niet, dan kunnen alle beteekeningen, aan den nieuwen eigenaar te doen, hem worden aangezegd ten kantore van den bewaarder van het inschrijvingsboek.

ART. 34.

Twintig dagen na de overschrijving en de bekendmaking, levert de bewaarder aan den koper eenen staat af van de rechten die op het schip zijn ingeschreven of daarop worden gevorderd.

Deze staat wordt opgemaakt in den vorm eener tabel met drie kolommen, waarvan de eerste de datums van elke inschrijving of beteekening, de tweede de schuldeischers en de derde den aard en de berekening van de gevorderde rechten aanduidt.

ART. 35.

Binnen de maand na de bekendmaking van zijnen titel van eigendom, doet de nieuwe eigenaar aan hen, die rechten op het schip bezitten of ze vorderen, een afschrift beteekenen van voormelden staat, met verklaring dat hij bedoelde rechten zal kwijten tot het bedrag van den prijs of van de aangegeven waarde en zonder eenige vermindering ten voordeele van den verkoper of van wie ook.

ART. 36.

Behoudens strijdige bepalingen in de rechtgevende titels, zijn alle niet vervallen schuldvorderingen onmiddellijk invorderbaar ten laste van den nieuwen eigenaar; zij zijn het ook ten laste van den schuldenaar voor het niet gedekt saldo.

ART. 37.

Tout créancier inscrit à l'état délivré par le conservateur peut requérir la mise du bateau aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition doit être notifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la signification faite à la requête de ce dernier en exécution de l'article 35.

ART. 38.

La réquisition doit contenir assignation, avec délai de trois jours francs, augmenté, s'il y a lieu, à raison de la distance, pour l'audience de référé du président du tribunal civil du port d'attache.

ART. 39.

Le président, après avoir vérifié que la surenchère doit être admise, ordonne que la revente se fera soit devant lui à l'audience qu'il indique, soit, si l'intérêt des parties le commande, devant le président du lieu où le bateau se trouve ou sera conduit et devra rester amarré jusqu'après la vente en exécution de son ordonnance.

Celle-ci doit régler les délais à observer, les publications à faire et toutes autres précautions à prendre, pour que le prix atteigne la valeur entière du bateau.

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur de celui-ci. A défaut de réquisition dans les formes et délais ci-dessus prescrits, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 35.

ART. 41.

Ni pour la procédure en admission de la surenchère, ni pour la revente, le ministère d'avoués n'est obligatoire.

ART. 37.

(Comme ci-contre.)

ART. 38.

(Comme ci-contre.)

ART. 39.

(Comme ci-contre.)

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur du bateau. A défaut de réquisition dans les formes et délais prescrits ci-dessus, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 35.

ART. 41.

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.

ART. 37.

Tout créancier inscrit à l'état délivré par le conservateur peut requérir la mise du bateau aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition doit être notifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la signification faite à la requête de ce dernier en exécution de l'article 35.

ART. 38.

La réquisition doit contenir assignation, avec délai de trois jours francs, augmenté, s'il y a lieu, à raison de la distance, pour l'audience de référé du président du tribunal civil du port d'attache.

ART. 39.

Le président, après avoir vérifié que la surenchère doit être admise, ordonne que la revente se fera soit devant lui à l'audience qu'il indique, soit, si l'intérêt des parties le commande, devant le président du lieu où le bateau se trouve ou sera conduit et devra rester amarré jusqu'après la vente, en exécution de son ordonnance.

Celle-ci doit régler les délais à observer, les publications à faire et toutes autres précautions à prendre, pour que le prix atteigne la valeur entière du bateau.

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur du bateau. A défaut de réquisition dans les formes et délais ci-dessus prescrits, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 35.

ART. 41.

Ni pour la procédure en admission de la surenchère, ni pour la revente, le ministère d'avoués n'est obligatoire.

Eindontwerp.

ART. 37.

Elke schuldeischer, voortkomende op den staat die door den bewaarder wordt afgeleverd, kan vorderen dat het schip worde opgeveild, mits hij aanbiedt den prijs een twintigste hooger te brengen.

Deze vordering moet den nieuwen eigenaar worden beteekend uiterlijk binnen vijftien dagen na de beteekening welke, naar luid van artikel 35, ten verzoeke van laatstgenoemde wordt gedaan.

ART. 38.

De vordering behelst dagvaarding met tijdsbepaling van drie volle dagen, voor de terechtzitting in kortgeding, te houden door den voorzitter der burgerlijke rechtbank van de woonhaven; zoo daartoe redenen zijn, wordt de termijn verlengd naar evenredigheid van den afstand.

ART. 39.

Nadat de voorzitter bevonden heeft dat de verhooging van bod moet worden aangenomen, beveelt hij dat de herveiling zal geschieden, hetzij voor hem, ter terechtzitting welke hij daartoe aanwijst, hetzij, zoo 't belang van partijen het vordert, voor den voorzitter van de plaats waar het schip zich bevindt of zal gebracht worden en zal blijven vastliggen tot na den verkoop, ter uitvoering van zijn bevel.

Door dit bevel worden geregeld de in acht te nemen termijnen, de bekendmakingen die moeten gedaan en alle andere voorzorgen die dienen genomen opdat de prijs de volle waarde van het schip bereike.

ART. 40.

De herveiling stelt de waarde van het schip bepaald vast. Bij gebreke van vordering gedaan in de vormen en binnen de termijnen, zooals hierboven bepaald, blijft die waarde zooals zij werd aangeboden in de beteekening door artikel 35 vereischt.

ART. 41.

Noch voor de rechtspleging tot toelating van hooger bod noch voor de herveiling is het optreden van pleitbezorgers verplicht.

ART. 42.

Faute par les parties intéressées de se régler entre elles à l'amiable pour la distribution du prix offert par la signification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie mobilière.

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux
et de leur responsabilité.

ART. 43.

Tout propriétaire de bateau civilement responsable des faits du patron *dans la conduite du bateau est tenu des engagements que des accidents ont forcé le patron de prendre d'urgence.*

Il est civilement responsable aussi du dommage causé, dans l'exercice de leurs fonctions respectives, *par le pilote, par les gens de l'équipage* et par tous autres qui sont employés sur le bateau au service de celui-ci.

ART. 44.

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 *et du fret du voyage au cours duquel le cas de responsabilité s'est produit, ou de leur valeur au début des poursuites.*

ART. 42.

(Comme ci-contre.)

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux
et de leur responsabilité.

ART. 43.

Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits 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 les 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. 44 (1).

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 point où le bateau se trouve, ou, quand l'obligation est née en cours de route, au premier port où il abordera.

(1) ART. 44. — Au 5^e alinéa, remplacer les mots « au point » par les mots « au lieu ».

Projet définitif.**ART. 42.**

Raute par les parties intéressées de se régler entre elles à l'amiable pour la distribution du prix offert par la signification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie mobilière.

CHAPITRE III.**Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.****ART. 43.**

Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits 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. 44.

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.

Eindontwerp.**ART. 42.**

Verstaan belanghebbende partijen zich niet in der minne onder elkander omtrent de verdeling van den prijs, aangeboden bij de beteekening of opgebracht door hooger bod, dan wordt daartoe overgegaan volgens de vormen die zijn voorgeschreven in zake van beslag op roerende goederen.

HOOFDSTUK III.**Van eigenaars van binnenschepen en van hunne verantwoordelijkheid.****ART. 43.**

Elke eigenaar van een binnenschip is 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 zijnde, daarop worden gebezigd.

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

ART. 44.

De eigenaar kan zich in alle gevallen zelf tegenover den Staat en de openbare besturen, van die verantwoordelijkheid onthefven door afstand van het schip, van de vracht en van de opbrengst der reis gedurende welke het geval van verantwoordelijkheid zich voor deed of van hunne waarde bij het einde der reis.

De reis wordt geacht te zijn afgeloopen 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 afgeloopen ter plaatse waar het schip zich bevindt, of, wanneer de verplichting gedurende de reis ontstond, in de eerste haven waar het schip aanlegt.

ART. 45.

Pour se réserver la libération par abandon, le propriétaire *doit, préalablement à toute exception ou défense, faire fixer la valeur du bateau et du fret net. 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*

ART. 46.

Le propriétaire *qui veut user du droit d'abandon doit :*

1^o Affranchir le bateau de tout recours de la part de créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49 tels que le patron et l'équipage pour leurs loyers, les créanciers ayant hypothèque sur le bateau, et les chirographaires venant réclamer une partie du prix;

2^o Nouffier l'abandon du bateau, et en même temps, s'il s'est conformé à l'article 43, payer une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis l'évaluation, ainsi que les intérêts commerciaux sur cette évaluation. Cette indemnité et ces intérêts ne sont pas dus si le bateau est resté saisi dès le début des poursuites.

Le propriétaire peut aussi se libérer en payant le montant de l'évaluation augmentée des intérêts commerciaux depuis le début des poursuites.

Si les parties n'en sont pas autrement

ART. 45 (1).

Pour se réserver la libération par abandon, *il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et celle du fret net. 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.*

ART. 46.

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 et 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

(1) ART. 45. — Après les mots « fret net » ajouter les mots « selon l'article 44 ». Ajouter ensuite la disposition suivante : « A défaut de cette » détermination, la présomption est que la valeur » du bateau et des accessoires aurait suffi à cou- » vrir la réclamation. »

Projet définitif.

ART. 45.

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.

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

ART. 46.

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 et 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

Eindontwerp.

ART. 45.

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. In geval 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 gegeven te worden om, in voorkomend geval, de betaling te verzekeren van die schatting, verhoogd met de commercieele interesten tot 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. 46.

De eigenaar, die de voorkeur geeft aan afstand in natuur, 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 en van de vracht sedert het einde van de reis gedurende welke de verplichting 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, tengevolge van voorrecht op hypotheek, zouden afgehouden worden van de waarde van het schip of van de vracht door schuldeischers die tegen

convenues, le tribunal peut nommer un liquidateur, chargé de distribuer la valeur abandonnée.

ART. 47.

Le fret net s'entend du fret payé ou à payer, diminué des frais d'embarquement, des gages de l'équipage, du coût du charbon si il s'agit d'un steamer, de la part contributive à l'avarie commune, des péages et droits quelconques de navigation ou du remorquage acquittés ou encore à payer pour le voyage, à charge par le propriétaire du bateau d'acquitter ces diverses créances sur ses deniers personnels.

ART. 48 (1).

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

ART. 49.

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

ART. 50.

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 la conduite du bateau et pour les engagements que des accidents l'ont forcé de prendre d'urgence.

(1) ART. 48. — Maintenir l'amendement de M. Delbeke.

action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 45 et 49.

ART. 47.

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

ART. 48.

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

Ce dernier ne peut s'acquitter qu'entre les mains ou avec l'agrément des créanciers qui ont en même temps un droit réel sur le bateau et une action personnelle contre le propriétaire.

ART. 49 (1).

(Comme ci-contre.)

ART. 50.

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.

(1) ART. 49. — Remplacer les mots : • pourvu que l'exécution rentre dans les fonctions du patron • par ceux-ci : • pourvu que cette inexécution soit due à la faute du patron •.

Projet définitif.

Eindontwerp.

action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 45 et 49.

ART. 47.

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

ART. 48.

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

ART. 49.

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. 50.

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.

den eigenaar eene persoonlijke rechtsvordering hebben welke niet gegrond is op de burgerlijke verantwoordelijkheid, voorzien bij de artikelen 45 en 49.

ART. 47.

Door 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 : de prijs van den overtocht en de schadeloosstellingen waarop het schip recht heeft, namelijk voor aanvaring, bijstand in nood en gemeene avariën, die 't gevolg zijn van een stoffelijk offer.

ART. 48.

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

ART. 49.

Het recht tot 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. 50.

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 ambt als schipper evenals voor de verbintenissen die hij, in dringende gevallen, gedwongen is geweest aan te gaan om het schip te redden.

ART. 51.

A 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-ci et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

A défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'abandon 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. 52.

Elle ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, antérieur au voyage, et qui n'est pas un vice caché ou que le propriétaire n'a pas pu connaître.

ART. 53.

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. 54.

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. 51.

(Comme ci-contre.)

ART. 52 (1).

La faculté d'abandon ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, antérieur au voyage et qui n'est pas un vice caché ou que le propriétaire n'a pas pu connaître.

ART. 53.

(Comme ci-contre.)

ART. 54.

(Comme ci-contre.)

(1) ART. 52. — Adopter la rédaction suivante :

« 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. »

Projet définitif.

ART. 51.

A l'égard des tiers, le locataire d'un bateau et le patron préposé par lui sont assimilés au patron préposé par le propriétaire et engagé 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-ci et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

A défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'abandon 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. 52.

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. 53.

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. 54.

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.

Eindontwerp.

ART. 51.

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

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

Bij gebreke van den huurder, kan de eigenaar zelf gebruik maken van het recht tot afstand en behoudt hij, in dit geval, tot het bedrag van de waarde van 't schip en van de overgelaten vracht, een verhaal op den huurder zooals naar recht.

ART. 52.

Het recht tot afstand is niet van toepassing op de verplichtingen 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 verzuimd heeft zijn schip te doen onderzoeken overeenkomstig de bestaande verordeningen.

ART. 53.

De medeëigenaars van een schip zijn, elk naar evenredigheid van zijn aandeel, aansprakelijk naar luid van de artikelen 45 en 49; afstand kan echter slechts voor den geheelen eigendom van het schip geschieden.

ART. 54.

Te allen tijde kan de eigenaar den schipper afdanken.

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

ART. 55.

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.

ART. 56.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un 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 l'intérêt total dans le bateau.

ART. 57.

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

CHAPITRE IV.**De l'assurance fluviale.****SECTION I. — Du contrat et de son objet.****ART. 58.**

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les appareils du bateau ; le fret ; les marchandises du chargement ; le

ART. 55.

(Comme ci-contre.)

ART. 56.

(Comme ci-contre.)

ART. 57.

(Comme ci-contre.)

CHAPITRE IV.**De l'assurance fluviale (1).****SECTION I. — Du contrat et de son objet.****ART. 58.**

(Comme ci-contre.) (2)

(1) A remplacer par « Des assurances et des avaries communes ».

(2) ART. 58. — Addition de l'alinéa suivant :
 • 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. »

Projet définitif.

ART. 55.

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.

ART. 56.

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. 57.

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

CHAPITRE IV.

Des assurances et des avaries communes.

SECTION I — *Du contrat et de son objet.*

ART. 58.

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les appareils du bateau ; le fret ; les marchandises du chargement ; le

Eindontwerp.

ART. 55.

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

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

ART. 56.

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 dat de helft van zijne waarde te boven gaat.

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. 57.

In geval 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 IV.

Van de verzekeringen en de gemeene avariën.

AFDEELING I. — *Van het contract en van dezès voorwerp.*

ART. 58.

De verzekering kan tot voorwerp hebben : de scheepsromp, het zeil en treil van het schip ; de vracht ; de ingeladene goederen ;

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.

ART. 59.

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. 60.

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

ART. 61.

Ne sont pas à charge de l'assurance, *tout changement* de route ou de voyage, *tout transbordement qui ne se justifie pas* et, en général, tout dommage provenant de la *faute grave* de l'assuré.

ART. 62.

L'assureur est tenu des prévarications et des fautes du patron et de l'équipage.

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

ART. 63.

L'estimation du corps, des agrès et des

ART. 59.

(Comme ci-contre.)

ART. 60.

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

ART. 61.

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. 62.

L'assureur est tenu *du dommage causé aux choses assurées* par les prévarications et les fautes du patron et 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. 63 (1).

Lorsque l'assurance a pour objet le corps,

(1) ART. 63. — Addition de l'alinéa suivant :

- 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. •

Projet définitif.

Eindontwerp.

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. 59.

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. 60.

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. 61.

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. 62.

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. 63.

Lorsque l'assurance a pour objet le corps,

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.

De verzekering, gedaan na verlies of aankomst van de verzekerde zaken is nietig, zoo het bewezen is 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. 59.

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

ART. 60.

Voor rekening van de verzekeraars zijn alle verliezen en schaden, die veroorzaakt worden door storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, reis of schip, werping, brand, ontploffing, rooverij en, in 't algemeen, alle gevaren van scheepvaart, door de overeenkomst niet uitgesloten.

ART. 61.

Vallen 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. 62.

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

In geval 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. 63.

Wanneer de verzekering de scheepsromp,

appareils du bateau est établie sur leur valeur au jour où le risque a commencé.

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

ART. 64.

Un contrat d'assurance, conclu pour 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. 65.

L'assuré peut délaisser à l'assureur le bateau assuré en cas de naufrage, d'innavi-

ART. 64 (nouveau) (1).

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

1^o 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 chargement dans ce délai;

2^o Pour les risques sur marchandises, du moment de leur remise à bord jusqu'à celui de leur remise à terre au lieu de destination ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée.

ART. 65 (art. 64 du projet).

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance conclu pour 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. 66 (art. 65 du projet).

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait

(1) ART. 64. — 2^o Supprimer, à la fin de l'article, les mots « ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée ».

Projet définitif.

Eindontwerp.

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 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. 64.

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. 65.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance conclu pour 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. 66.

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait

het zeil en treif 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 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, zoo de partijen omtrent de begroting daarvan zijn overeengekomen, geldt deze begroting als wet, zonder dat eenig verder bewijs noodig zij.

ART. 64.

Indien de tijd der risico's niet bepaald is, loopt hij :

1° Wat aangaat het risico op de 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 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 waren, van het oogenblik af der lading aan boord totdat zij, ter bestemde plaats, aan wal zijn gezet.

ART. 65.

Buiten de gevallen waar 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 bebrag dezer waarde ; alleen tegenover den verzekerde is het volkomen nietig, zoo het bewezen is dat er bedrog of arglist van zijnen kant bestaat.

AFDEELING II. — *Van abandonnement.*

ART. 66.

Behoudens strijdige bepalingen, kan de overlating van de verzekerde zaken niet

gabilité par fortune de navigation, de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de la valeur.

Le délaissement des marchandises chargées n'est recevable que dans ce dernier cas.

ART. 66.

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. 67.

Il doit être fait, dans les dix jours de la date à laquelle l'assuré a été informé du sinistre arrivé dans le pays, et dans les quinze jours de cette date si le sinistre est survenu à l'étranger.

ART. 68.

En cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement aux réassureurs dans les cinq jours de la signification de celui-ci.

ART. 69.

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.

qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 67.

(Comme à l'article 66 du projet.)

ART. 68 (art. 67 du projet).

Dans les quinze jours du sinistre, l'assuré doit, par une déclaration expresse, réserver le droit au délaissement. Celui-ci doit être fait dans les six mois de ladite déclaration.

ART. 68 (du projet). (1)

(Supprimé.)

ART. 69.

(Comme ci-contre.)

(1) ART. 68 (art. 67 du projet). — A remplacer par ce qui suit : « 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 la faire. »

Projet définitif.**Eindontwerp.**

qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

gedaan worden dan in geval van vergaan of bederf, ten minste de drie vierden van hare waarde bedragende.

ART. 67.

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. 67.

Overlating kan noch gedeeltelijk, noch voorwaardelijk geschieden.

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

ART. 68.

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. 68.

Binnen veertien dagen na de ramp, in België of in de aan België palende 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.

Indien de verzekerde deze niet doet binnen den tijd van ééne maand, is hij niet meer gemachtigd ze te doen.

ART. 69.

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. 69.

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 hiervan, begint de tijd van betaling te loopen enkel van den dag af waarop gemelde opgave is beteekend.

ART. 70.

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

ART. 71.

Si l'époque du paiement de l'indemnité n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de la payer un mois après la signification du délaissement.

ART. 72.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du bateau, se dispenser de payer la somme assurée.

ART. 73.

Le délaissement pour raison d'innavigabilité ne peut être fait si le bateau échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

ART. 74.

Si le bateau a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ART. 70.

(Comme ci-contre.)

ART. 71 (du projet).

(Supprimé.)

ART. 71 (art. 72 du projet).

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir du délaissement.

ART. 72 (art. 73 du projet).

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

ART. 73 (art. 74 du projet) (2).

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.

(2) ART. 73. — Cet article trouverait mieux sa place après l'article 79 des amendements de M. Van den Broeck.

Projet définitif.**Eindontwerp.****ART. 70.**

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

ART. 70.

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

ART. 71.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 71.

Is eenmaal de overlating beteekend en aangenomen of van waarde verklaard, dan behooren de verzekerde zaken aan den verzekeraar te rekenen van het tijdstip der overlating.

ART. 72.

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

ART. 72.

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

ART. 73.

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. 73.

Wanneer het schip, ten gevolge van avarij, in de onmogelijkheid verkeert het vervoer tot de plaats van zijne 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. 75.

Si la marchandise est *ensuite* 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 tous les autres frais que l'assuré a été obligé de faire pour sauver la marchandise et la conduire à destination.

SECTION III. — *Des avaries.*

ART. 76.

Sont réputés avaries :

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le bateau et les marchandises, conjointement ou séparément ;

Tout dommage qui survient au bateau ou aux marchandises, depuis leur arrivée et déchargement.

ART. 77.

A défaut des conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ART. 78.

Les avaries sont ou communes ou particulières.

ART. 79.

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

ART. 74 (art. 75 du projet).

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. 76.

(Supprimé.)

ART. 77.

(Supprimé.)

ART. 78.

(Supprimé.)

ART. 75 (art. 79 du projet).

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

ART. 76 (nouveau).

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

Projet définitif.

Eindontwerp.

ART. 74.

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.

ART. 74.

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 wegens de avarijen, de kosten van lossing, pakhuishuur en wederinlading, de meerdere vervoer-kosten en alle andere kosten die de verzekerde verplicht werd te doen tot het behouden en het vervoeren van het goed ter bestemde plaats.

SECTION III. — *Des avaries.*AFDEELING III. — *Van avarijen.*

ART. 75.

ART. 75.

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

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. 76.

ART. 76.

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

De opofferingen en uitgaven, door den verantwoordelijken persoon gedaan, zijn echter, in geval van schuld of van inwendig gebrek, geene gemeene avarijen.

ART. 80.

Les avaries communes sont supportées par le bateau et par les marchandises au marc le franc de leur valeur nette au lieu de déchargement.

ART. 81.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant, pour le montant de la contribution.

ART. 82.

Le chapitre 1^{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. 77 (art. 80 du projet).

A défaut de convention spéciale, les avars 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 de droit commun.

ART. 78 (art. 81 du projet).

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant, pour le montant de la contribution.
Il est tenu de laisser suivre les marchandises moyennant caution.

ART. 79 (1).

(Comme à l'art. 82 du projet.)

(2)

(1) Dispositions générales et prescription (*entête à ajouter avant l'article 79*).

(2) ART. 80 (nouveau). — 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.

Projet définitif.**ART. 77.**

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. 78.

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.

Dispositions générales, prescriptions et pénalités.**ART. 79.**

Le chapitre 1^{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. 80.

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. 81.

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

Eindontwerp.**ART. 77.**

Bij gebrek aan bijzonder beding, komen de gemeene avarijen 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. 78.

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

Hij is verplicht ze te laten volgen tegen borgstelling.

Algemeene bepalingen, verjaringen en straffen.**ART. 79.**

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

ART. 80.

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

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

ART. 81.

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

Dispositions transitoires.**ARTICLE PREMIER.**

Dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau naviguant sous pavillon belge est tenu de faire au bureau de la conservation des hypothèques du port choisi comme port d'attache, la déclaration nécessaire pour opérer 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. 2 (1).

Un arrêté royal déterminera quelles sont, pour l'application de la présente loi, les eaux intérieures; il réglera tout ce qui concerne la tenue des registres.

Il comminera les peines à encourir pour infraction à la loi ou aux dispositions réglementaires prises pour son exécution.

ART. 3.

En attendant la revision du Code de procédure civile, le titre VIII du cinquième livre de ce Code sera appliqué avec les modifications suivantes :

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;

(1) ART. 2. — Remplacer l'art. 2 par la disposition suivante : « Toute infraction à la présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 200 francs. »

Dispositions transitoires.**ARTICLE PREMIER.**

(Comme ci-contre.)

Projet définitif.**Eindontwerp.****Dispositions transitoires.****Overgangsbepalingen.****ARTICLE PREMIER.****ART. 1.**

Dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau naviguant sous pavillon belge est tenu de faire, au bureau de la conservation des hypothèques du port choisi comme port d'attache, la déclaration nécessaire pour opérer 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.

Binnen drie maanden na het van kracht worden dezer wet, is ieder eigenaar van een schip, varende onder belgische vlag, gehouden, ten kantore van den bewaarder der hypotheeken van de haven, als woonhaven gekozen, de vereischte verklaring te doen tot teboekstelling van het schip, met inschrijving der zakelijke rechten, die het bezwaren.

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

ART. 2.**ART. 2.**

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 :

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 volgende artikelen :

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

1^o Het proces-verbaal van inbeslagneming van een schip van ten minste 10 ton bevat de beschrijving, door het inschrijvingsboek gegeven;

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

2^o Binnen vijf dagen, wordt op dat boek melding gemaakt van de inbeslagneming, overeenkomstig artikel 11;

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

5^o Binnen denzelfden termijn, wordt de inbeslagneming beteekend aan al degenen die ingeschreven zakelijke rechten hebben op het schip, waarop beslag is gelegd;

4^o Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure 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 comparaitre, 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. 4.

En cas de non-comparution de l'un ou de plusieurs défendeurs, il n'est pas 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.

Projet définitif.

4° Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure 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 comparaitre, après un délai d'au moins cinq jours francs, devant le président de ce tribunal siégeant en rétéré, pour entendre statuer sur la validité de la saisie et approuver les conditions de vente.

ART. 5.

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.

Eindontwerp.

4° Bij die beteekening duidt de beslaglegger de plaats, den dag en het uur 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 afhangt, waar het schip gemeerd ligt; ter zelfder 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. 5.

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 beambte benoemen die er zal gelast worden 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 inschrijvingsboek worden beteekend.

In dit geval, moet aan dezen, onder de verantwoordelijkheid van den ministerieelen ambtenaar, met den verkoop belast, tien dagen te voren de plaats worden bekend gemaakt, waar de verkoop zal geschieden, evenals de griffie waar zij kennis kunnen nemen van de voorgoed bepaalde voorwaarden.

ART. 5.

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. 6.

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. 7.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

Projet définitif.**Eindontwerp.****ART. 4.**

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. 5.

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. 6.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

ART. 4.

Zoo door den voorzitter niet anders wordt beslist, moet de verkoop ten minste tien dagen te voren worden aangekondigd door middel van plakbrieven op de gewone plaatsen en van tweemaal te herhalen inlasschingen in twee bladen der plaats. 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. 5.

Wordt vóór den dag tot den verkoop aangewezen, wanneer eene inbeslagneming reeds overgeschreven of aangeboden is, eene nieuwe inbeslagneming aangeboden, dan betuigt de bewaarder, op den rand dezer laatste, zijne weigering die over te schrijven, en vermeldt bij de dagteekening der vorige, de namen, de woonplaats en 't bedrijf 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. 6.

De verkooper van een aangeslagen schip kan geen eisch instellen tot vernietiging van den verkoop van dit schip.

ANNEXE N° 2.
~**Projet de loi portant revision des dispositions légales relatives
à l'hypothèque maritime et à l'abandon (1).**AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR M. DELBEKE.
~**NOTE EXPLICATIVE.**

Un rapport fait à la séance du 23 juillet 1891, au nom de la Commission permanente de l'Industrie, sur une pétition réclamant, au profit des bâtiments destinés à la navigation intérieure, l'introduction de l'hypothèque et du droit d'abandon, a vivement fait ressortir l'utilité et l'équité de la mesure sollicitée.

Se rendant au vœu de la Chambre, M. le Ministre de la Justice introduisit un projet de loi en ce sens, le 29 avril 1892. Ce projet, en partie modifié, fut représenté à la nouvelle Législature, le 23 avril 1893, et, après dissolution de la Chambre, représenté le 11 décembre 1894.

La Commission chargée de l'examen de ce projet a conclu à son adoption, avec de légers amendements; mais après nouvel examen, il a paru désirable aux soussignés de se rapprocher davantage des résolutions adoptées par le Congrès pour l'unification du droit commercial tenu à Anvers et à Bruxelles, en 1885 et 1888, et ils ont l'honneur de vous proposer des amendements tendant à modifier et à compléter à certains égards le projet déjà rapporté, avec l'espoir que la Chambre voudra bien les renvoyer à l'examen de la Commission.

Le projet du Gouvernement tend à les appliquer non seulement à la navigation intérieure, mais aussi, tout au moins en partie, au commerce maritime régi par la loi du 21 août 1879.

Celle-ci étant relativement récente, le Gouvernement proposait de se borner à remplacer certains articles par des dispositions nouvelles, applicables à la fois aux navires ou bâtiments de mer et aux bateaux faisant le transport sur les eaux intérieures.

Votre Commission, dans son rapport, ne s'est pas dissimulé qu'il en résulte un défaut : celui d'exiger *des articles trop longs et formés de dispositions hétérogènes*. Elle s'est déclarée en même temps peu favorable à la fusion

(1) Projet de loi, n° 53 (session de 1894-1895).

Rapport, n° 50 (session de 1895-1896).

dans un même contexte de règles concernant à la fois les navires et les bateaux. Pour éviter ce dernier inconvénient, elle a proposé de garder aux titres existants leur caractère exclusivement maritime et d'ajouter à la loi de 1879 un titre nouveau et spécial de cinq articles, renfermant les dispositions relatives aux armements fluviaux, réglés en grande partie par un renvoi à certains articles de la loi maritime.

Dans une réunion des membres de l'Association belge pour l'unification du droit maritime, on a fait observer que votre Commission a eu raison de signaler l'inconvénient qu'offre le mélange, dans un même texte, des règles concernant deux navigations toutes différentes, mais que le remède qu'elle propose d'y apporter ne guérit point le mal; qu'en effet, suivant le projet de la Commission comme suivant celui du Gouvernement, la loi nouvelle devrait se substituer à certains articles de celle de 1879, de façon à former avec elle le livre II du Code de commerce, mais qu'alors l'article 238, proposé par la Commission, aurait pour conséquence de rendre applicables à la navigation intérieure toutes les dispositions de ce livre II qu'elle n'excepte pas et, par conséquent, tous les articles relatifs au capitaine et à l'équipage, au connaissement et à la charte-partie, à la lettre à la grosse, etc., etc.; que telle n'est évidemment l'intention de personne; qu'il faudrait donc bien d'autres changements, à commencer par le titre même du livre II, car ce livre ne traiterait plus exclusivement du commerce maritime, mais de tout le commerce de transport par eau.

Quelques précautions que l'on prenne, le mélange de deux ordres d'affaires bien différents présenterait, en tous cas, comme le faisaient observer nos collègues de l'Association pour l'unification du droit maritime, les plus grands inconvénients. Sans doute, la batellerie, qui n'était presque rien, lors de la confection du Code de commerce, se fait aujourd'hui à l'aide de bâtiments dont les dimensions dépassent souvent celles de bien des bâtiments de mer. Les patrons de ces grands bateaux ont peut-être assez d'instruction pour démêler, dans le livre II du Code de commerce, les dispositions éparses qui les concerneraient; mais il est et il restera toujours une énorme quantité de petits bateaux dont les conducteurs sont peu ou, parfois même, pas du tout lettrés. La loi, faite pour tous, doit être, autant que possible, mise à la portée de l'intelligence de tous. Pourquoi donc ne pas rédiger une loi concernant exclusivement le batelier? Ce sera son Code à lui, imprimé, si l'on veut, en tête de l'acte de nationalité que nous proposons d'introduire dans la loi fluviale. Ce sera, en attendant son application à la navigation maritime, l'essai pratique d'une mesure que toutes les législations ont adoptée ou tendent à adopter comme preuve d'identité et de solvabilité du bâtiment qui en est pourvu. Il en résultera, il est vrai, que dès ce jour les vœux des Congrès de 1885 et 1888 ne recevront pas encore leur application à la navigation maritime. Mais si, comme nous en avons la confiance, l'application à la navigation fluviale réussit, elle s'imposera sans effort et sans délai à la navigation maritime.

Telles sont les principales raisons qui nous ont décidés à formuler, de concert avec quelques collègues de l'Association pour l'unification du droit maritime, un projet se rapportant exclusivement à la navigation fluviale.

Ce projet est divisé en quatre chapitres.

Le premier commence par définir le bateau et prescrit les moyens d'en assurer la propriété et la transmission de celle-ci.

Un second chapitre traite des privilèges et des hypothèques, des précautions à prendre pour les conserver ou les faire disparaître.

Un troisième chapitre règle la responsabilité des propriétaires du bateau, et limite cette responsabilité par le droit d'abandon.

Un quatrième introduit quelques règles en matière d'assurance fluviale et admet en certains cas, au profit des assurés, le droit de délaisser l'épave.

Quelques mots sur chacun de ces objets.

Ne faisant, en général, que reproduire, dans des articles plus courts et limités à la navigation intérieure, les dispositions bonnes, mais reconnues et déclarées trop longues par le rapport du 18 décembre 1895, nous tâcherons d'éviter la redite de considérations émises dans les documents que vous connaissez déjà.

Au chapitre 1^{er}, pour la définition du bateau, bâtiment de navigation intérieure, opposé au navire, bâtiment de mer, l'article 1^{er} ne change rien aux décisions antérieurement prises. Il précise seulement que les embarcations de moins de dix tonneaux, qu'elles flottent sur la mer ou sur les eaux intérieures, ne tombent pas sous l'application de la loi.

L'article 2 annonce que le bateau, quoique meuble, est soumis à un droit de suite, mais dans les limites précisées par la loi.

Les articles 3, 4 et 5 règlent les mesures à prendre pour assurer, avec le droit de suite, l'identité de chaque bateau. L'article 3 permet au Gouvernement de limiter le nombre des bureaux d'hypothèques dans lesquels il y aura des registres de transcription. Si le Gouvernement ne veut pas user de ce droit, il pourra toutefois dispenser de la tenue de pareils registres les bureaux des arrondissements qui n'ont pas de port de batellerie, ou n'ont que des ports tout à fait insignifiants.

A la différence du projet antérieur, nous n'insérons pas ici les devoirs de ceux qui sont déjà propriétaires de bateaux au moment de la mise en vigueur de la loi; ce sont là des dispositions absolument transitoires, ne devant vivre que quelques semaines et qui, selon l'usage constant, doivent figurer à la suite de la loi.

Nous supprimons le serment, qui ne figurait dans les projets antérieurs que comme simple accessoire, puisqu'il devait être appuyé d'un acte régulier; comme pour les immeubles, cet acte doit suffire à établir la propriété et ses démembrements.

Nous croyons qu'il est d'intérêt public que la vente des bateaux soit facile; il faut pour cela que l'acquéreur puisse faire inscrire son acquisition dans l'arrondissement où lui-même a son domicile. Du reste, s'il en était autrement, il y aurait souvent des notifications à faire en plusieurs ports et, par suite, intervention de multiples officiers ministériels. L'article 6 prévoit le changement de port d'attache, et, si ce port est dans un autre arrondissement, ne le permet que du consentement de tous les créanciers inscrits.

Les articles 7 à 10 règlent la conservation et l'étendue du droit de suite, qui ne cesse que par la vente judiciaire ou par la purge dont l'exercice est subordonné aux conditions prévues aux articles 31 à 42.

Une fois qu'on assimile ainsi, à raison de son importance, la propriété mobilière du bateau à la propriété immobilière, il devient indispensable de prendre, comme pour celle-ci, la précaution inscrite à l'article 11 à l'égard de tous procès mettant en cause l'entière et libre propriété du bateau.

A côté de l'immeuble, dans l'arrondissement de sa situation, se trouve le bureau des hypothèques où chacun peut immédiatement connaître les charges qui le grèvent. Il faut une facilité semblable dès que le bateau peut être frappé de droits semblables à ceux qui peuvent être obtenus sur les immeubles. Mais comme le bateau se déplace, le livre aux renseignements devrait donc se déplacer avec lui. C'est ce qui a fait adopter par diverses législations, celle de l'Allemagne entre autres, et recommander par les Congrès d'unification du droit maritime, un acte de nationalité qui n'est autre chose que la copie, toujours tenue au courant, de l'immatriculation et de ses annexes.

L'article 12 impose à tout bateau cet acte de nationalité. Nous voyons là une garantie bien plus solide que l'obligation antérieurement proposée, de faire marquer sur le bateau le nom du bureau, le numéro du registre et l'année d'immatriculation. Un règlement de police peut encore exiger ces marques; mais elles peuvent toujours être effacées ou altérées. Aucun patron, au contraire, ne prêtera à un concurrent son acte de nationalité.

Comment assurer l'application de l'article 12? L'intérêt qu'a le batelier à pouvoir justifier partout de la situation de son bateau, pourrait être envisagé comme une garantie suffisante. Mais, afin de prévenir toute négligence, nous proposons de comminer les pénalités autorisées par la loi du 6 mars 1818. Une disposition transitoire arme surabondamment le Gouvernement de ce pouvoir réglementaire.

Les tiers seront-ils dès lors suffisamment avertis? Oui, si chacun fait son devoir. Mais il se pourrait que le batelier contractât des engagements dont l'inscription ne fût pas mentionnée à l'acte de nationalité. C'est au tiers contractant à y veiller; à lui à faire déposer, avec le bordereau d'inscription, l'acte de nationalité.

Faut-il l'autoriser à faire ce dépôt chez le conservateur du lieu où se trouve le bateau, le conservateur ayant charge de l'expédier à son collègue du port d'attache? Question d'exécution à régler par arrêté royal.

Au reste, le tiers, quand on lui exhibera l'acte de nationalité, sera renseigné suffisamment pour demander, au port d'attache, s'il n'est pas survenu d'inscription postérieure à la dernière mentionnée à l'acte.

L'article 13 ne fait qu'énoncer les droits de préférence à régler au chapitre suivant; il rapproche les privilèges et les hypothèques parce que, avec des origines différentes, ces deux droits ont une action analogue et doivent être soumis à des mesures pour ainsi dire identiques.

Au chapitre II, une première section énumère les privilèges et les conditions indispensables à leur obtention; une seconde traite de la constitution d'hypothèque; une troisième trace les règles communes à la conservation, à la transmission et aux effets de ces deux droits de préférence; une quatrième établit le mode d'en purger le bateau.

Nous croyons, avec le Gouvernement et les Congrès de ces dernières

années, que des créances nées de la profession de batelier peuvent seules obtenir privilège sur le bateau. Nous tranchons ainsi une controverse qui a voulu étendre à la fortune de mer les privilèges généraux de l'article 19 de la loi hypothécaire.

Nous n'assimilons pas aux droits de navigation dus à l'autorité publique, les frais de remorquage mérités par des particuliers. Si le remorquage a été imposé par le sauvetage du bateau, il est compris parmi les frais de sauvetage; si c'est un simple touage facilitant la manœuvre et le travail de l'équipage, il rend un service équivalent à ceux de l'équipage : on ne peut trouver entre eux une raison de préférence. La préférence, en effet, se justifie par l'influence exercée sur la conservation du gage; l'équipage y aide autant que le remorqueur.

Pour les bateaux naviguant sur les canaux, les péages sont un droit de navigation; le halage ou remorquage fait en partie la besogne de l'équipage.

Les cinq premiers privilèges ne peuvent s'appliquer qu'à des créances nées immédiatement avant la vente du bateau; ils ne doivent donc pas nécessairement être inscrits. Il en est autrement des privilèges sub n° 6 à 9 de l'article 14. Ceux-ci résultant de ce que le créancier a fait crédit au bateau pour lui permettre de naviguer, il faut que les tiers appelés à faire de même crédit soient avertis.

Nous maintenons la suppression de la prime d'assurance. Celle-ci n'est pas dans les conditions voulues pour justifier une préférence; en effet, des deux choses l'une : ou le bateau n'a pas fait d'avarie et alors l'assurance n'a augmenté en rien la somme à distribuer, ou il a fait des avaries et l'assureur aura soin de retenir sur l'indemnité le montant de la prime, celui-ci, liquidé et exigible, se compensant de plein droit avec la créance de l'assuré.

Les articles 16 à 20, formant la deuxième section, énumèrent les conditions nécessaires pour constituer l'hypothèque; celle-ci, n'étant due qu'à l'accord des parties, n'aura rang que du jour et même de l'heure où cet accord aura été rendu public par l'inscription. A la différence de l'hypothèque sur immeubles, l'hypothèque fluviale peut se constituer par acte sous seing privé. Cette disposition se justifie et par la modicité des sommes à emprunter, et par la célérité qu'exigent les opérations commerciales, et par la nécessité de réduire les frais pour des emprunts qui, selon toutes les prévisions, se feront pour de courts délais. Mais, aucun notaire n'intervenant pour garantir l'honnêteté de l'opération, il pourrait arriver que le jour même où il a obtenu une avance d'un prêteur qui s'est assuré de la position du bateau, le batelier en obtienne une somme venant compromettre le remboursement de la première. C'est une fraude qu'il importe de prévenir par l'indication de l'heure de l'inscription.

La troisième section, formée des articles 21 à 30, renferme les dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques, on peut même dire à tous les droits réels, puisque les droits réels n'existent à l'égard des tiers que pour autant qu'ils soient inscrits (art. 5) et que l'article 21 prévoit comment se fera l'inscription.

Ces articles 21 à 30 ne font du reste qu'appliquer à la navigation fluviale les principes que le droit maritime a déjà empruntés à l'hypothèque terrestre.

Nous croyons toutefois (art. 23) devoir prolonger à cinq ans la durée de l'inscription; les bénéfices réalisés par les bateliers sont généralement trop réduits pour permettre un prompt paiement du prix d'achat ou de construction.

Il y a cependant à l'article 26, § 2, une précaution spéciale : l'obligation pour le cessionnaire d'une créance de représenter le bordereau de l'inscription primitive quand l'acte de cession est sous seing privé : c'est une garantie de la sincérité de cet acte.

Pour la même raison, la même garantie est exigée (art. 27, § 2) quand la radiation est consentie par acte sous seing privé.

Dans la quatrième section, traitant de la purge, nous croyons devoir proposer une innovation.

Il y a des privilèges non sujets à inscription : il y a aussi des créanciers chirographaires qui ont intérêt à ce que le bateau ne soit pas vendu à un prix au-dessous de sa valeur réelle. Il importe que tous soient avertis de la vente ou cession; il importe donc que tous soient connus du nouveau propriétaire. Pour les avertir, l'article 51 exige qu'après la transcription exigée pour toute mutation, l'acquéreur fasse publier celle-ci dans deux journaux du port d'attache, et si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve, parce que, dans l'un et l'autre, le batelier peut avoir contracté des dettes qui ne sont pas sujettes à l'inscription. S'il n'y a pas de journal ou s'il n'y en a qu'un, les publications ou l'une d'elles se feront dans le chef-lieu d'arrondissement.

Aux termes de l'article 52, dans les quinze jours de cette publication, les créanciers qui voudront s'assurer le droit de surenchérir et de participer à la distribution de la valeur du bateau, seront tenus de se faire inscrire.

Vingt jours après la publication (art. 54), le conservateur dresse et délivre au nouveau propriétaire le tableau de toutes les inscriptions, et, dans les dix jours qui suivent, soit dans le mois de la publication de son titre, le nouveau propriétaire fait signifier la copie du tableau à tous les titulaires de droits inscrits.

Il n'est pas absolument certain que de cette façon les créanciers chirographaires soient avertis, mais la loi aura fait ce qui est possible pour qu'ils le soient.

Les articles qui suivent reproduisent les dispositions antérieures, avec une modification cependant. La purge et la vente sont des mesures d'exécution de la compétence du juge civil tout comme la vente des navires. Il nous semble donc que, sans nuire à la célérité de la procédure, il est logique de faire porter l'action en admission de la surenchère devant le président, siégeant en référé, du tribunal civil du port d'attache. Dans ce port se trouvent régulièrement les plus nombreux intéressés; si leur intérêt le commande, le président peut ordonner que la vente se fera, non devant lui, mais devant le collègue du port où le bateau se trouve ou devra être conduit pour la vente.

Voici pourquoi nous proposons ces dispositions nouvelles : l'article 153 du Code de commerce maritime impose pour la vente les formes de la saisie. Reproduire cette disposition, ce serait se placer dans la nécessité de

choisir entre deux extrémités également regrettables; s'agit-il, en effet, de la saisie de navires, les articles 197 à 215 exigent des formalités trop coûteuses et vraiment surannées; faut-il l'entendre de la saisie de bateaux, l'article 620 du Code de procédure civile se contente de précautions non moins surannées et complètement insuffisantes pour les bateaux assimilés désormais à des immeubles. Nous nous arrêtons à un moyen terme, s'inspirant des précautions prises pour la vente d'immeubles par voie parée. Comme conséquence, nous croyons indispensable de proposer une mesure transitoire.

Le chapitre III traite des droits et des obligations des propriétaires de bateaux.

Par application du principe qui a inspiré les articles 1584 à 1586 du Code civil, l'article 216 du Code de commerce de 1808 a déclaré le propriétaire de navire *civilement responsable des faits du capitaine*. Notre loi du 21 août 1879 ajoute (comme la loi française du 12 août 1885) : *et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition*.

Cette ajoute est-elle justifiée? Oui, pour le commerce maritime, parce que, dans l'intérêt même des propriétaires, il peut devenir nécessaire de contracter des obligations alors qu'on se trouve trop loin du port d'attache pour requérir l'intervention du propriétaire, ou même pour le consulter par correspondance. En ce cas, d'ailleurs, des précautions, comme celles que prescrivent les articles 24 et 156 du Code (loi du 21 août 1879), restreignent la responsabilité du capitaine et sauvegardent les intérêts des armateurs.

Pour la navigation intérieure, il en est tout autrement; sinon le même jour, au moins le lendemain, le propriétaire peut se trouver sur les lieux où le patron croit qu'il y a une obligation à contracter. Les tiers n'ont donc aucune raison de se contenter de l'engagement du patron, et, par suite, il n'y a pas de motif non plus de permettre à ce dernier de lier le propriétaire. Une exception pourtant s'impose. Il peut arriver qu'un accident de navigation mette en péril le bateau et que des mesures d'urgence doivent être prises sans qu'il soit possible d'appeler ou de consulter le propriétaire. Dans ces cas, on ne peut pas refuser au tiers contractant le droit de s'en prendre au bateau qu'il a assisté et il n'est pas juste de lier indéfiniment le propriétaire qui n'est pas personnellement intervenu.

Dans la navigation intérieure, la responsabilité civile ne sera donc en général engagée que par des faits dommageables; mais, aussi bien que du patron, ces faits peuvent émaner de ceux qui, avec lui et sous ses ordres, sont préposés au service du bateau et, par cela même, au service du propriétaire. La jurisprudence maritime rend ce dernier responsable des faits de ses subordonnés. Nous proposons d'insérer le principe dans la loi même, en le restreignant toutefois dans les limites raisonnables; le propriétaire répondra donc de tous ceux que, par lui-même ou par le patron, il appelle à faire service sur le bateau, mais pour autant que le dommage soit causé au cours du service dont ils sont chargés. Encore que ce service puisse exiger qu'ils sortent du bateau, par exemple pour aller fixer une ancre, cette restriction exclut les remorqueurs qu'on a voulu comprendre parmi les serviteurs du bâtiment; leur exclusion se justifie; car des deux choses l'une: ou le remorqueur, dans la manœuvre dommageable, a suivi les ordres du patron, et alors

c'est un fait de ce dernier lui-même; ou bien le remorqueur a agi de son propre mouvement, et alors le remorqué n'a aucune part dans la faute commise; il ne doit ni ne peut vérifier si celui qui est admis à exercer les fonctions de remorqueur connaît suffisamment son métier. Le plus souvent, du reste, il lui sera impossible de l'empêcher d'agir à sa guise.

Les dommages causés à des tiers, par abordage ou autrement, dans un service de navigation, peuvent s'élever à des sommes considérables, dépassant même la fortune du propriétaire.

Depuis des siècles, les législateurs ont voulu éviter que celui-ci soit totalement ruiné par des faits que personnellement il n'a pas pu prévenir. Les lois du continent européen ont cherché le remède dans la faculté d'abandonner le navire dont l'exploitation a causé le dommage. Cette faculté d'abandon, on a proposé de l'admettre aussi en faveur de la navigation intérieure.

Mais la faculté d'abandonner le navire en faute a donné lieu à des critiques; en Angleterre, on substitue au navire une somme calculée à forfait, en proportion du tonnage; cette estimation n'est pas moins critiquée.

Le reproche le mieux fondé qu'on ait adressé à l'abandon du bâtiment même, c'est de permettre au propriétaire de se libérer en abandonnant ce qu'il n'a plus : une épave perdue au fond de l'Océan à la suite même de l'abordage qui a causé le dommage. C'est une hypothèse qui est beaucoup moins à redouter pour la navigation intérieure.

Mais ici comme pour la navigation maritime se présente cette autre éventualité : tandis qu'il conteste la responsabilité dans un procès qui se prolonge, le propriétaire peut exploiter le bateau abordeur de manière que celui-ci ne présente plus de valeur lorsque la question de responsabilité sera définitivement jugée contre son propriétaire.

Cette éventualité non prévue par notre loi maritime a donné lieu dans la pratique aux avis les plus divers. Le projet propose de couper court à la controverse en privant de la faculté de se libérer par abandon le propriétaire qui, dès le début du procès en responsabilité, ne déclare pas vouloir se réserver cette faculté et ne fournit pas en même temps les sûretés que le tribunal jugera nécessaires pour garantir, à la fin du procès, le paiement de la valeur et du fret estimés au début, avec intérêts commerciaux à partir de ce moment.

Quand le procès en responsabilité est définitivement jugé contre le propriétaire, celui-ci pourra se libérer en abandonnant ou le bateau et l'estimation de la dépréciation subie au cours du procès, ou l'estimation faite du bateau au début du procès. Dans les deux cas, il faudra ajouter les intérêts commerciaux de cette dernière, en compensation du profit qu'on aurait retiré du bateau si l'abandon s'était fait quand la demande a été intentée. Ces intérêts ne sont naturellement point dus si le bateau est resté saisi. D'autre part, si le propriétaire veut faire lever la saisie conservatoire qui peut avoir été pratiquée, il doit fournir les garanties que le juge détermine pour assurer le paiement de l'estimation et des intérêts (art. 46).

L'abandon étant une faveur dérogeant au droit commun, d'après lequel le débiteur est tenu pour le tout, doit être limité strictement à l'objet pour lequel il est institué. Destiné à éteindre les dettes nées de la responsabilité

civile du propriétaire, il ne peut s'appliquer à d'autres dettes de celui-ci. Il faut que la valeur du bateau aille entièrement aux créances nées de la responsabilité civile. L'article 46, 1^o, dispose donc que les autres créances, même privilégiées, sur le bateau ne peuvent participer à la distribution. Le propriétaire devra s'arranger avec ses créanciers, soit par l'octroi de nouvelles garanties, soit par le paiement de leurs créances, pour lequel l'assurance du bateau lui fournira souvent les moyens, soit de toute autre façon. La faveur exceptionnelle de l'abandon ne sera pas possible si le propriétaire ne parvient pas à s'arranger avec ces derniers. Dans ce cas, il n'est plus question d'abandon. Il n'y a plus qu'une expropriation forcée où chaque créancier sera payé suivant l'ordre de son privilège, et le propriétaire restera débiteur du solde non payé.

L'article 47 définit le fret à abandonner.

Son texte a pour but de prévenir les controverses qui se sont élevées à ce sujet en matière maritime. Il n'est que juste de prélever sur le bénéfice produit par le bateau toutes les dépenses qu'il a fallu faire pour le réaliser.

L'article 48 excepte de l'abandon le montant de l'indemnité payée par les assureurs, parce que l'article 46 oblige le propriétaire de désintéresser préalablement à l'abandon les créanciers envers lesquels il s'est personnellement obligé.

L'obligation, d'après les articles 49 et 50, n'est point personnelle si elle ne naît que de l'exercice des fonctions de patron, quand même le patron serait en même temps propriétaire. Des motifs d'équité obligent d'étendre aux nombreux bateliers propriétaires le bénéfice de la faculté d'abandon, lorsque d'ailleurs on ne peut leur reprocher que certaines fautes, presque inévitables dans leur profession.

Mais il arrive que le propriétaire d'un bateau le donne en location moyennant un loyer fixe, sans égard aux bénéfices ou aux pertes de l'exploitation ; le locataire agit alors comme propriétaire ou propriétaire patron. L'article 51 lui reconnaît les mêmes droits. Sa responsabilité civile limitée donne aussi la mesure de la responsabilité qui continue de lier le propriétaire locateur. Mais pour pouvoir abandonner le bateau de ce dernier, le locataire doit lui en rembourser la valeur. C'est une espèce de risque locatif contre lequel locataire et propriétaire trouveront à s'assurer. Si le locataire, fondé à faire l'abandon, refusait ou négligeait d'user de son droit, le propriétaire, tenu de la même responsabilité civile que lui, pourra user du même droit d'abandon, tout en conservant son recours contre le locataire en défaut d'agir, si celui-ci a encouru des responsabilités.

La faculté d'abandon cesse quand les obligations sont nées d'un vice propre, non caché, que, par suite, le propriétaire devait connaître et dont, par une conséquence ultérieure, il doit répondre. Les articles 52 à 57 ne font qu'appliquer aux bateaux les dispositions qui, d'après le Code de commerce en vigueur, régissent les navires. Par suite, il y a lieu d'appliquer la jurisprudence qui impose à celui qui invoque le vice propre l'obligation de faire la preuve.

Pour compléter la loi du batelier, nous croyons nécessaire d'y ajouter le chapitre IV, traitant de l'assurance et des avaries.

Parmi les soixante articles que le Code de commerce consacre à l'assurance sur la navigation maritime, il en est, en effet, beaucoup qui sont inapplicables à la navigation dans les eaux intérieures, d'autres qui ne pourraient recevoir qu'une application analogue, et sur l'ensemble on peut se demander si cette législation régit effectivement le batelage.

Celui-ci donne lieu à des assurances; les contrats à ce sujet peuvent présenter des lacunes; il faut bien que la loi s'occupe de les combler éventuellement; il nous paraît nécessaire surtout d'assurer à la navigation intérieure le bénéfice du délaissement lorsque la police d'assurance n'en parle point.

Le chapitre IV ne fait donc que choisir dans la loi maritime les principes applicables à la navigation intérieure et introduire dans l'application de ces principes les modifications que commande, pour la fixation des délais, par exemple, la différence des situations. Les bateaux d'intérieur n'allant pas ailleurs que chez les trois peuples, nos voisins sur le continent, les communications du bateau avec le port d'attache sont toujours possibles et même faciles et prompts. Ainsi en est-il des autres modifications, qui se justifient d'elles-mêmes.

Deux séries de dispositions transitoires : l'une ne vivra que trois mois pour ordonner l'immatriculation des bateaux existant au jour de la mise en vigueur de la loi et rappeler, notamment quant à la détermination des eaux intérieures, le droit de réglementation qui est de l'essence du pouvoir exécutif. Il est entendu cependant que les dispositions du présent projet de loi s'appliquent à l'Escaut, même pour sa partie maritime, jusqu'à Flessingue.

L'autre disposition devra subsister jusqu'à la réforme du Code de procédure civile. Comme nous l'avons déjà fait observer, pour la saisie et la vente de bateaux dont la valeur aujourd'hui s'élève parfois très haut, et qui désormais seront en partie assimilés à la propriété immobilière, il est impossible de se contenter des formes et délais du titre VIII du livre V, et spécialement de l'article 620 du Code de procédure civile. Nous proposons de les modifier et compléter dans l'intérêt des tiers, quand il s'agit des bateaux que définit l'article 1^{er} de la loi, par des dispositions se rapprochant de celles qu'a introduites pour les immeubles la loi du 15 août 1854.

Le procès-verbal de saisie portera la description donnée par le registre matricule. Si cette description ne se trouve pas dans l'acte d'obligation pour l'exécution duquel se fait la saisie, il faudra en demander au conservateur du registre une copie, en tous cas indispensable pour procéder à la vente.

Mais, tandis que la saisie d'un immeuble doit être validée par le tribunal, nous proposons de faire valider celle d'un bateau par le président siégeant en référé. La vérification des conditions n'exige en effet pas un long examen, et les créanciers inscrits, appelés à s'expliquer, généralement ne comparaitront pas : le saisissant aura eu soin de prévenir leurs critiques.

Nous croyons suffisants les délais de cinq jours pour la notification aux intéressés, de cinq jours minimum pour comparaître devant le président et de dix jours d'annonces et d'affiches; tous ces délais peuvent aisément se prendre dans les trente jours au moins qu'il faudra laisser entre la saisie et la vente.

Il y a nécessairement beaucoup d'articles du Code de procédure qui ne

trouveront jamais d'application, tels que les articles 587, 588, 589, 590, etc.; 591 et 601. puisqu'un bateau est toujours gardé, et ainsi de suite.

Mais il peut se présenter de nouveaux saisissants (art. 611 du Code de procédure civile; art. 21 de la loi du 15 août 1852) Il se peut que le premier saisissant ne continue ou n'achève pas la poursuite. Afin d'éviter de nouveaux frais et des retards peut-être préjudiciables, les autres créanciers doivent pouvoir la continuer. C'est ce que prévoit l'article 6 des dispositions transitoires, emprunté aux articles 21 et 43 de la loi sur la saisie immobilière du 15 août 1854.

*
* *

Le texte qui suit n'est pas conçu comme des amendements séparés. Les soussignés ont pensé que, en les rédigeant sous cette forme, ils n'auraient pu facilement en faire saisir la pensée d'ensemble. Ils ont préféré le présenter comme un projet complet où ils ont admis les nombreuses dispositions jugées bonnes dans le projet primitif. Dans leur pensée, le texte qu'ils présentent doit prendre la place du Livre III de la proposition de loi déjà rapportée. Quant aux autres dispositions de ce dernier projet, la Commission spéciale appréciera s'il n'y a pas lieu, pour aboutir plus tôt, de les disjoindre du titre de la batellerie.

ANNEXE N° 5.

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME.

Projet de loi sur la navigation intérieure.

CHAPITRES I, II ET III.

Observations et Amendements de la Commission.

La Commission était composée de MM. JACQ. LANGLOIS, dispacheur,
ALB. MAETERLINCK, avocat, et CH. LE JEUNE, courtier d'assurances.

CHAPITRE I^{er}.

Des bateaux et de leur propriété.

A l'article 4, on propose de remplacer les mots « du moment où celui navigue » par ceux « du moment où sa nationalisation est demandée » pour rendre le sens plus clair.

A l'article 5. Au lieu des mots « sauf les privilèges mentionnés aux nos 4 à 5 de l'article 14 », on propose de dire « sauf les privilèges mentionnés à l'article 14 » (voir justification plus loin au chap. II).

A l'article 6. Pour le changement du port d'attache, au lieu d'exiger que le propriétaire justifie « du consentement de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau », on demande qu'il n'ait à justifier que de « l'avis donné à tous les créanciers ayant inscription ».

A l'article 12. On propose que le paragraphe :

« Les mesures nécessaires, etc. » soit mis à la fin et s'applique à l'article entier, afin de pouvoir assurer une sanction au 2^e et au 3^e alinéa. Ce paragraphe ou alinéa final se lirait alors comme suit :

« Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions, etc. »

A l'article 13. Au lieu des mots « ils priment toujours les hypothèques », on propose de dire « sauf les exceptions dont mention à l'article 14, ils priment toujours les hypothèques ».

CHAPITRE II.

Des privilèges et des hypothèques.

L'introduction au profit des bâtiments destinés à la navigation intérieure, de l'hypothèque et du droit d'abandon, confère aux propriétaires de ces bâtiments des avantages qui ont à la fois pour but d'augmenter leurs moyens de crédit et de diminuer leur responsabilité.

Les dispositions nouvelles tendant à atteindre cet objet en conciliant les intérêts des créanciers qui, en raison de la qualité de leur créance méritent un privilège, et ceux des prêteurs hypothécaires dont les droits ont besoin de garanties.

Il est évident que, faute de garanties sérieuses, le prêt hypothécaire restera lettre morte dans la navigation intérieure, comme il l'est sous notre loi dans la navigation maritime. Et c'est en ce sens que quelques modifications paraissent encore recommandables.

Faire disparaître certains privilèges qui peuvent nuire au développement de l'hypothèque et qui par l'institution de celle-ci n'ont plus la même raison d'être, simplifier les inscriptions et les vérifications, mettre de la sorte le créancier hypothécaire en mesure de compléter les garanties réelles que lui offre le gage, par une assurance qui soit autant que possible en rapport avec les risques de navigation auxquels ce gage est exposé, tels sont les moyens préconisés pour que la loi puisse sortir des effets féconds et salutaires.

La loi allemande du 15 juin 1893 sur la navigation intérieure, que l'on peut invoquer comme l'expression autorisée des progrès les plus récents, fournit de ce problème une solution heureuse.

Remarquons d'abord qu'il n'y est pas fait mention, pour certains privilèges, de l'inscription obligatoire, au registre du conservateur, dans la huitaine de leur naissance. Cette inscription, qui, en matière de privilèges, est une innovation introduite par le projet de loi, offrirait de graves inconvénients. Il suffit de jeter les yeux sur l'énumération des créances dont l'inscription est requise, et qui sont celles relatées aux n^{os} 6, 7, 8 et 9 de l'article 14, pour se rendre compte de la multiplicité des inscriptions qui en sera la conséquence et de la confusion qui en résultera. Que l'on se figure le bateau faisant un service de messageries différents, et que l'on se rende compte, dans le cas d'accident par la faute des préposés du propriétaire du bateau, des nombreuses notifications que le conservateur aura à enregistrer. Ce sera un dédale. En cas d'abordage, lorsque deux bateaux et leurs chargements, et parfois des trains composées de multiples bateaux avec leurs chargements, se trouveront en cause, ces inscriptions deviendront innombrables. De plus, pour que le privilège subsiste régulièrement pour les créances 6 à 9 de l'article 14, l'inscription est, selon l'article 15, requise dans la huitaine de leur naissance. L'intention est évidemment de favoriser le crédit hypothécaire en permettant au prêteur, au moment de son prêt, de juger des dettes dont le bateau est grevé, et en l'affranchissant de la crainte de voir son droit primé par certains privilèges ignorés. Mais comment inscrire certains de ces privilèges dans les huit jours de leur naissance? Dans les cas d'avaries à la marchandise, d'abor-

dage, cas qui sont si fréquents, on aboutira à l'inscription préventive de privilèges non justifiés, et l'on aura introduit une source de nouvelles complications. Le crédit hypothécaire n'aura point à y gagner. Du reste, pendant toute la durée de l'hypothèque, le prêteur sera exposé à voir naître de nouveaux privilèges, qui auront la priorité sur sa créance, et ces privilèges sont tels qu'il lui sera impossible de faire avec sécurité une opération de crédit en présence de facteurs aussi aléatoires.

La loi allemande résout la difficulté d'une façon qui paraît à la fois ingénieuse et équitable.

Elle supprime — ainsi qu'elle l'avait déjà fait dans son Code maritime — le privilège des fournisseurs, des constructeurs et du vendeur non payé (n^{os} 8 et 9 de l'article 14 du projet de loi). En instituant l'hypothèque, on donne à ces créanciers le moyen de s'assurer un droit de préférence que la nature même de leur créance permet de réaliser aisément par ce moyen. Et l'on évite l'inconvénient de voir l'hypothèque primée par un privilège de l'espèce, né postérieurement.

En outre, pour fortifier encore l'hypothèque, les créances privilégiées qui ont pour objet le défaut de livraison ou les dommages des marchandises, et les conséquences des actes et fautes du patron ou de l'équipage dont le propriétaire répond, sont primées par l'hypothèque, lorsque celle-ci est de date antérieure. De la sorte, le prêteur hypothécaire est dans une situation définie. Au moment où il prête, il s'entourera de renseignements afin de ne prêter qu'à bon escient, et sa vigilance sera la meilleure garantie de sa créance; mais une fois le prêt effectué, il sera mis à l'abri autant que possible des surprises, parce que son droit primera celui des créanciers dont le privilège est à craindre. Et pour donner à ces derniers une juste compensation, le propriétaire reste tenu personnellement vis-à-vis des créanciers privilégiés du préjudice qu'ils éprouvent par la perte de ce privilège. C'est dans le même sens que l'article 46 du projet de loi prévoit la responsabilité personnelle du propriétaire de navire en cas d'abandon, et c'est une coïncidence intéressante à signaler, parce qu'elle démontre le travail qui s'accomplit de divers côtés pour trouver une solution satisfaisante à la question de l'abandon, qui se complique de celle des privilèges et des hypothèques.

Tenant compte de ces remarques et de quelques observations accessoires sur les privilèges et sur leur rang, la Commission propose, pour les articles 14 et 15, la rédaction dont mention ci-après. Il convient d'ajouter que, pour divers points, elle s'est encore inspirée de la législation allemande et ne craint pas de dire que l'adoption de ces modifications constituerait non seulement un progrès considérable, mais serait un pas sérieux vers l'unification des lois de la navigation intérieure.

DES PRIVILÈGES.

ART. 14.

Sont privilégiées, les créances ci-après désignées :

1^o Les 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 ;
- 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 pour le sauvetage et la conservation du bateau ; la contribution aux avaries communes dues par le bateau.

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

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 ;

6^o Les dépenses nécessaires faites dans des cas d'urgence, en dehors des circonstances ordinaires, et à défaut desquelles le voyage n'eût pu s'accomplir ;

7^o Les dommages-intérêts dus, soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron, de l'équipage ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour défaut de délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau.

Le privilège est exercé selon le rang ci-dessus, pour les créances qui se rapportent au même voyage. Lorsqu'elles se rapportent à des voyages différents, celles d'un récent voyage priment celles d'un voyage antérieur.

L'ensemble des gages de l'équipage, s'étendant à plusieurs voyages successifs, prend rang à la date où finit le dernier de ces voyages.

L'hypothèque prime les créances privilégiées dont mention aux n^{os} 6 et 7 si elle a été inscrite avant la naissance de ces créances. En ce cas, elle prime aussi les autres créances privilégiées qui viennent en ordre subséquent.

Sauf ce qui est stipulé ci-dessus, les créanciers de même rang viennent en concurrence et au marc le franc.

ART. 45.

Le droit de préférence accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé que pour autant qu'elles soient justifiées de la manière suivante :

- 1^o Les frais de justice, par des états légalement taxés ;
- 2^o Les droits de navigation, par les quittances des receveurs ;
- 3^o L'hypothèque, par un acte régulièrement transcrit ;
- 4^o Les autres créances par les modes de preuve admis en droit commun.

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.

A l'article 43, une distinction est établie entre les faits du patron et les engagements pris par lui. Le propriétaire répond des premiers, mais n'est tenu des seconds que si le patron a été forcé de les prendre d'urgence à la suite d'accident. L'exposé des motifs du projet de loi expose parfaitement les raisons de cette restriction dans la navigation intérieure, par opposition aux

principes qui, dans le droit maritime, ont fait admettre une responsabilité plus générale. Mais il semble illogique que la responsabilité civile du propriétaire se limite aux faits du patron « dans la conduite du bateau », alors que pour les gens de l'équipage et autres préposés, ces derniers mots ne se retrouvent pas. En d'autres termes, pour le patron, la faute nautique seule, dans une acception très restreinte, celle de la conduite, de la direction, de la manœuvre du bateau, est visée. On propose de rétablir l'harmonie entre la responsabilité civile des faits du patron et celle des faits de l'équipage et de rédiger l'article comme suit :

« Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits du patron ainsi que du dommage causé dans l'exercice de leurs fonctions respectives, 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. »

A l'article 44 et suivants, qui traitent de l'abandon, les principes du projet de loi rencontrent l'adhésion de la Commission, mais on propose sur certains points de s'inspirer des idées qui, après un sérieux examen, ont prévalu dans les travaux faits par l'Association belge pour l'unification du droit maritime, en vue de la Conférence du Comité maritime international, tenue à Anvers au mois de septembre 1898 (voir *Bulletin*, n^o 3, de cette Association).

Dans le projet de l'Association belge, l'abandon du bateau peut être fait en nature, pour autant qu'il ait lieu au moment où le voyage finit. Il peut être remplacé par le paiement de la valeur en espèces. Si l'abandon en nature n'a pas lieu à la fin du voyage, il est admis encore, mais seulement jusqu'à concurrence de ce que vaut le bateau au moment de l'abandon effectif, en complétant en espèces la moins-value subie depuis la fin du voyage. On permet ainsi au propriétaire de se libérer par tous les moyens dont il dispose.

Il est préférable de prendre pour base de l'obligation, la fin du voyage où elle est née, le début des poursuites laissant la porte ouverte à de nombreux inconvénients. Ainsi le créancier peut attendre de poursuivre jusqu'à ce que le bateau ait été réparé, afin d'obtenir une valeur plus forte. La fin du voyage peut se déterminer d'une façon précise.

Tout en rendant hommage à l'esprit d'équité qui a dicté l'article 46, pour le maintien d'une responsabilité personnelle du propriétaire dans le cas où le créancier auquel on oppose l'abandon se verrait privé de son gage en tout ou en partie par des droits de préférence exercés à son détriment par d'autres créanciers, investis d'un recours illimité, il paraît que les conditions auxquelles est subordonné le droit d'abandon en rendent l'exercice trop difficile au propriétaire du bateau. Il doit commencer par désintéresser tous ses créanciers personnels. Il faut donc non seulement qu'il soit solvable, mais en mesure d'acquitter immédiatement toutes ses dettes. On peut posséder un actif réalisable à terme et ne pas pouvoir à point nommé désintéresser tous ses créanciers hypothécaires et chirographaires.

En général, pour que l'on use du droit d'abandon, il y a deux motifs déterminants : ou bien le bateau est perdu, ou n'est plus qu'une épave de peu de

valcur, ou bien on est sous le coup d'une poursuite dont les conséquences sont assez redoutables pour qu'elles puissent absorber plus que la valeur du bateau et du fret.

L'abandon est un expédient offert au propriétaire pour se libérer. Il dit aux créanciers : prenez mon navire ou ce qu'il en reste, et payez-vous. C'est une sorte de liquidation avantageuse au propriétaire. Il liquide sa fortune nautique. Puis il paie, indépendamment, ses dettes personnelles restantes. Il évite de la sorte la ruine; il est en mesure de se libérer par l'abandon des dettes urgentes, comme le sont celles exigibles par suite de l'exécution d'un jugement pour abordage fautif et peut chercher terme et délai pour ses autres dettes.

Le système du projet de loi mènera souvent à la faillite, alors qu'elle eût pu être évitée sans les dures conditions imposées à l'abandon. Ce système, qui consiste à dégrever le bateau préalablement à l'abandon, aura pour effet d'obliger le propriétaire à une sorte de liquidation inusitée.

Comment saura-t-on quels sont tous ses créanciers ?

Comment justifiera-t-il du paiement de tout ce qu'il leur doit ?

Le propriétaire peut en même temps se livrer à d'autres négoce, et il devient difficile de déterminer quelles sont les dettes personnelles devant faire l'objet d'un apurement.

Tenant compte de ces considérations, on propose de renoncer à l'obligation de désintéresser préalablement les créanciers personnels; les droits conservés à ceux qui n'ont pour gage que le navire et le fret auront la même étendue, mais l'exercice de ces droits aura lieu sans entraver la faculté d'abandon.

Les articles 44, 45 et 46, modifiés dans le sens désiré, seraient conçus comme suit :

ART. 44.

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

Le voyage sera réputé fini, après déchargement total des marchandises se trouvant à bord du bateau, au moment où l'obligation est née et, en cas d'obligations successives, après déchargement des marchandises se trouvant à bord au moment tant de l'un que de l'autre événement.

Si le bateau ne porte pas de marchandises, le voyage sera réputé fini au port où il se trouve, ou si l'obligation est née en cours de voyage, au premier port où il se trouvera.

Si le propriétaire opte pour l'abandon en nature et n'effectue celui-ci qu'après la fin du voyage, il n'est libéré que jusqu'à concurrence de la valeur du bateau au moment de l'abandon et il reste tenu de la différence entre cette valeur et celle qu'avait le bateau à la fin du voyage. A moins que l'abandon en nature ait lieu à la fin du voyage, le propriétaire est tenu des intérêts commerciaux, sur la valeur du bateau et du fret, depuis la fin du voyage où l'obligation est née.

ART. 45.

Pour se réserver la libération par abandon, il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et du fret net. En cas de saisie du bateau, il doit, pour obtenir la main levée 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.

ART. 46.

S'il existe un droit de préférence sur le bateau ou sur le fret en faveur de créanciers, ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 43 et 49, le propriétaire du bateau sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces derniers, la valeur entière du bateau et du fret net, qui par l'effet de l'abandon appartient aux créanciers, dont mention auxdits articles 43 et 49. Ceux-ci auront droit, en outre, aux recours que possède le propriétaire contre des tiers responsables pour des faits d'avarie commune, d'abordage ou autres, à l'effet de reconstituer la valeur du gage déprécié par ces événements.

Si les parties n'en sont pas autrement convenues, le tribunal peut nommer un liquidateur, chargé de distribuer la valeur abandonnée.

A l'article 47, pour éviter les lacunes d'une énumération, on propose de dire :

« Le fret net s'entend du fret brut, déduction faite des charges qui lui »
» sont propres, à charge par le propriétaire du bateau d'acquitter ces charges »
» sur ses deniers personnels. Il comprend le prix du passage, les indemnités »
» d'assistance et les autres fruits du voyage. »

A l'article 50, les mots « dans la conduite du bateau » sont sujets à la même remarque que celle faite à l'article 45. On propose de dire :

« 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 les faits qui relèvent »
» de son service, comme patron, et pour les engagements que des accidents »
» l'ont forcé de prendre d'urgence, à l'exclusion de tous autres. »

A l'article 52, au lieu des mots « elle ne s'applique » on croit plus clair de dire « la faculté d'abandon s'applique ».

En outre, comme complément des mesures destinées à entourer la navigation intérieure qu'elle réclame, il serait utile d'instituer une visite annuelle obligatoire des bateaux.

Cette disposition trouverait sa place tout naturellement à l'article 52, qui s'occupe du vice propre du bateau et pourrait être ainsi conçue :

« Le propriétaire du bateau est tenu de faire visiter son bateau aux termes »
» et dans les formes prescrites par les règlements.

» Le procès-verbal de visite est déposé au bureau de la conservation des

» hypothèques, où le bateau est immatriculé; il en est délivré extrait au
» propriétaire.

» En cas de contravention à l'obligation de faire visiter le bateau, le pro-
» priétaire sera responsable de tous les événements envers les intéressés au
» navire et au chargement, à moins qu'il ne prouve l'état de navigabilité du
» bateau. »

A l'article 55. Le patron congédié s'il est copropriétaire peut, d'après le projet de loi, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qu'elle représente.

Il ne faut pas pourtant que le congé du patron, qui est en même temps copropriétaire, puisse diminuer la garantie des créanciers. Le remboursement doit être entouré des précautions nécessaires et on propose de dire :

« Le montant de ce capital est déterminé par un ou des experts nommés
» par le juge de référé du port d'attache, sans préjudice aux droits des
» créanciers tant personnels que privilégiés ou hypothécaires. »

Il reste à exprimer un vœu, c'est que l'hypothèque maritime soit admise à l'inscription et à l'enregistrement sans le paiement d'aucun droit ou tout au moins sans perception d'un droit proportionnel.

Créée pour favoriser le crédit maritime, son but serait complètement manqué si elle était entravée par des charges fiscales.

Anvers, le 1^{er} février 1899.

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME.

Projet de loi sur la navigation intérieure.

CHAPITRE IV.

Assurances et avaries communes en matière de navigation intérieure.

La Commission était composée de : MM. ED. VAN EETEN, dispacheur, Président; W. BLAESS, assureur; LOUIS FRANCK, avocat; FRANÇOIS GÉNICOT, dispacheur; ANDRÉ TILLEMANS, courtier d'assurances.

Après avoir consacré cinq séances à la discussion du projet de loi et avoir rédigé les amendements proposés par elle et son rapport, elle s'est réunie avec les auteurs du projet de loi (amendements Delbeke). De commun accord avec ceux-ci certaines des propositions de la Commission ont été aban-

données, d'autres ont été adoptées comme constituant des améliorations au projet de loi.

On trouvera ci-après le texte proposé et les observations justifiant les amendements.

De l'assurance fluviale et des avaries communes.

TEXTE.

SECTION I. — *Du contrat et de son objet.*

ART. 58.

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

ART. 59.

Le contrat d'assurance est régi par le titre X, livre I du code de commerce (loi du 11 juin 1874) en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente loi.

ART. 60.

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

ART. 61.

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

ART. 62.

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

Toutefois, à moins de convention contraire, il n'est pas tenu des prévarications du patron choisi par l'assuré.

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

ART. 63.

L'estimation du corps, des agrès et des appareils du bateau est établie sur leur valeur au jour où le risque a commencé.

L'estimation des marchandises est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement; augmentée du montant des droits payés, des frais faits jusqu'à bord, de la prime d'assurance et des frais accessoires.

ART. 64.

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

1^o Pour l'assurance sur corps, du moment que le bateau a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, 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^o Pour l'assurance sur marchandises, du moment de leur remise à bord, jusqu'au moment de leur remise à terre au lieu de destination, ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée à destination.

ART. 65.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance, conclu pour une somme excédant la valeur des choses assurées, ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette valeur. Dans tous les cas, 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. 66.

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 67.

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. 68.

Dans les quinze jours du sinistre, l'assuré, doit par une déclaration expresse réserver son droit au délaissement. Celui-ci doit être fait dans les six mois de la déclaration.

ART. 69.

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 du paiement ne commencera à courir que du jour où est notifiée la dite déclaration.

ART. 70.

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

ART. 71.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 72.

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

ART. 73.

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 toute les diligences requises pour que celle-ci arrive à destination.

SECTION III. — *Des avaries.*

ART. 74.

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

Toutefois en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable, n'entrent pas en avarie commune.

ART. 75.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties les avaries communes sont supportées par le bateau, par la cargaison et par la moitié du fret brut, au marc le franc de la valeur qu'ils ont conservée, le tout conformément aux règles du droit commun.

ART. 76.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant pour le montant de la contribution. Il est tenu de laisser suivre les marchandises moyennant caution.

SECTION IV. — *Disposition complémentaire.*

ART. 77.

Le chapitre 1^{er} de la loi du 21 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.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION.

Assurance fluviale et avarie commune.

Les observations de la Commission portent sur les articles suivants :

ART. 60.

L'article 60 détermine les risques à charge des assureurs. Il conviendrait d'ajouter à l'énumération le pillage.

Le pillage ne comprend ni le vol simple, ni les risques de guerre et des émeutes, écartés par l'article 49 de la loi générale.

Mais en dehors de ces cas, un bateau d'intérieur peut être l'objet d'un pillage et il convient dès lors de ne pas exclure ce risque, d'autant plus qu'il est couvert par la généralité des polices.

ART. 61.

Le projet de loi laisse à charge de l'assureur la faute légère de l'assuré. Pourquoi? En matière maritime, la faute légère est à charge de l'assuré, il importe d'adopter la même règle pour la navigation fluviale sauf convention contraire.

Tout d'abord, la distinction entre faute grave et faute légère est extrêmement difficile à faire en toute matière, mais surtout en matière de manœuvres de navire. Obliger le juge à y recourir, c'est exposer les justiciables à beaucoup d'arbitraire. Il y a plus : la tentation de se débarrasser aux dépens des assureurs d'un bateau devenu vieux et richement assuré, est bien forte. N'est-ce pas encourager ces mauvaises actions que d'inscrire dans la loi, que le batelier peut obtenir ce résultat au moyen d'un coup de barre qui sera aisément considéré comme une maladresse ou une simple imprudence? Ces considérations ont décidé le législateur, en matière de navigation maritime, à ne pas faire de distinction entre les fautes et à exclure tout recours contre l'assureur du moment où la faute était suffisamment établie. Or, il n'y a aucune raison de faire au batelier une meilleure situation qu'au capitaine.

La pratique est contraire au texte du projet de loi, car les polices stipulent généralement que toute faute de l'assuré reste à sa charge.

Il dépend naturellement des parties de convenir que la faute lourde est seule exclue. Hors ce cas, les faits seront appréciés par le juge et on peut s'en remettre à lui du soin de vérifier, si les actes invoqués par l'assureur pour repousser la responsabilité du sinistre, constituent une faute caractérisée. Ce qui, en matière contractuelle, est évidemment nécessaire pour entraîner déchéance du recours.

L'article 61 s'occupe en outre des changements de route, de voyage et de bateau. On propose donc de formuler l'article 61 dans les termes suivants :

« Ne sont pas à charge de l'assureur, tous changements non justifiés de route, de voyage ou de bateau et, en général, tous dommages provenant de la faute de l'assuré. »

La loi des assurances fluviales sera alors, sous ce rapport, en harmonie complète avec la loi maritime.

ART. 62.

L'article 62 s'occupe de la baraterie du patron et la met à charge de l'assureur. La Commission approuve ce principe, mais elle propose deux restrictions.

D'une part, il faut trancher dans la loi une controverse soulevée depuis longtemps en jurisprudence. La baraterie comprend-elle le recours des tiers? D'après les usages et la volonté des parties on doit répondre négativement. L'assureur qui couvre la baraterie ne songe pas à assurer les risques de responsabilité auxquels le propriétaire du navire peut être exposé par les fautes du capitaine à l'égard d'un autre navire, avec lequel il entrera en abordage, ou à l'égard des personnes blessées par suite d'une imprudence, etc.

L'assurance du recours des tiers est essentiellement différente de l'assurance de la chose matérielle. Quand donc on couvre la baraterie du patron, l'idée certaine des deux parties est de couvrir ce risque pour la chose assurée et non pas de garantir le surplus de la fortune du preneur d'assurance, à raison des actions en responsabilité auxquelles peut l'exposer la faute de son préposé.

Il est naturellement libre aux parties de couvrir le recours des tiers, mais il convient alors qu'elles le disent expressément.

En second lieu, la Commission pense, qu'en matière de navigation fluviale, autant et plus qu'en matière de navigation maritime, la prévarication du patron, choisi par l'assuré, ne doit pas être à charge de l'assureur, à moins de convention contraire.

Si la loi maritime exclut de l'assurance la prévarication du capitaine, choisi par l'assuré, la raison en est que dans un cas de ce genre tout fait supposer que l'assuré est pour moitié dans la fraude. Assurer dans ces conditions la baraterie doloise, ce serait faciliter les collusions.

Or, si le personnel de la navigation maritime n'a pas paru mériter cette confiance, il n'y a aucune raison de l'accorder au personnel de la navigation fluviale, lequel se recrute avec moins de garantie et sans aucun contrôle.

La Commission a donné un corps à ce double ordre de réflexions en formulant comme suit l'article 62 :

- « L'assureur est tenu du dommage causé aux choses assurées par les »
» prévarications et les fautes du patron et de l'équipage.
- » Toutefois, à moins de convention contraire, il n'est pas tenu des préva- »
» rications du patron choisi par l'assuré.
- » En cas de faute de l'assuré, la responsabilité cesse dans la mesure où »
» celui-ci est propriétaire des choses endommagées. »

ART. 63.

L'article 63 s'occupe de l'estimation des choses ~~des~~. Il devait être complété, parce qu'il ne réglait pas l'estimation des marchandises. Il a été formulé ainsi :

- « L'estimation du corps, des agrès et des apparaux est établie sur leur »
» valeur au jour où le risque a commencé.
- » L'estimation des marchandises est faite sur la valeur qu'elles avaient au »
» temps et au lieu du chargement, augmentée du montant des droits payés, »
» des frais faits jusqu'à bord, de la prime d'assurance et des frais accessoires. »

ART. 64.

Un article nouveau a paru nécessaire pour déterminer quel est le temps des risques dans l'assurance au voyage dans les cas où les parties ne se seraient pas exprimées à cet égard.

Cet article nouveau a été formulé dans les termes suivants :

- « Si le temps des risques n'est pas déterminé, il court :
- » 1^o Pour l'assurance sur corps, du moment que le bateau a commencé à »
» embarquer des marchandises, ou, à défaut, 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^o Pour l'assurance sur marchandises, du moment de leur remise à terre »
» au lieu de destination, ou au plus tard jusqu'au dixième jour inclus après »
» l'arrivée à destination. »

ART. 65 (ancien art. 64).

Il a paru utile de faire à cet article une légère modification de texte. On pouvait croire en le lisant que le profit espéré ne peut-être couvert. Or, tel n'est ni le sens, ni le vœu de la loi. Au contraire, saisie de la proposition de rendre obligatoire une évaluation séparée du bénéfice espéré, la Commission a pensé que ce serait là une innovation contraire à la pratique et une entrave à la liberté des transactions. Elle se borne à rappeler que l'exagération frauduleuse annule l'assurance dans tous les cas et ne peut par conséquent être déguisée à l'aide de la clause de « tout bénéfice espéré compris ».

L'article serait donc à formuler comme suit :

- « En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat

» d'assurance, conclu pour une somme excédant la valeur des choses
 » assurées, ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette
 » valeur. Dans tous les cas, il est entièrement nul, à l'égard de l'assuré seule-
 » ment, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de celui-ci. »

SECTION II. — *Du délaissement.*

Les articles 65 et suivants, règlent la matière du délaissement.

La Commission s'est demandé s'il y avait lieu d'introduire ce principe nouveau en matière de navigation fluviale. Elle a reconnu qu'en présence de la pratique, il fallait se prononcer pour l'affirmative, mais elle ne s'est pas dissimulé que le délaissement peut donner lieu à plus d'une spéculation malhonnête et à de nombreux litiges, si l'on ne prend soin de le restreindre au seul cas où il se justifie vraiment, savoir le cas où la perte atteint les trois quarts de la valeur des choses assurées.

De cette manière, toute discussion sur ce qu'il faut entendre par naufrage et par innavigabilité disparaît.

En d'autres termes, la Commission propose de faire pour le corps et la cargaison, ce que le projet de loi faisait déjà pour cette dernière.

L'article 66 (ancien article 65) serait donc modifié comme suit :

« Sauf convention contraire, le délaissement des choses assurées ne peut
 » être fait qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les
 » trois quarts de leur valeur. »

ART. 68 (ancien art. 67).

Après avoir restreint le cas de délaissement aux seules pertes des trois quarts, la Commission pense que l'on peut, sans inconvénient accorder un délai assez long pour la déclaration du délaissement. Tout ce qui importe, c'est que l'assureur sache que l'assuré se réserve le droit de délaisser.

Il a paru que ces dispositions pouvaient s'appliquer à la réassurance, sauf conventions contraires, et l'article 68 devenait dès lors inutile.

L'article 68 nouveau serait donc conçu comme suit :

« Dans les quinze jours du sinistre, l'assuré doit, par une déclaration
 » expresse, réserver son droit au délaissement. Celui-ci doit être fait dans
 » les six mois de la déclaration. »

ART. 71 (ancien).

Cet article fixait un délai pour le paiement. Il paraît inutile. La police réglera toujours le délai et si elle ne le règle pas, l'assureur paiera au comptant.

ART. 72 (art. nouveau).

Réglant la matière du délaissement, il est utile de dire que le sauvetage des choses délaissées ne profite pas à l'assureur du profit espéré. Ce principe,

déjà appliqué par l'article 217 de la loi maritime a été formulé dans les termes suivants :

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

ART. 73.

Conformément aux articles 94 et 224 de la loi maritime, il a paru nécessaire de rappeler les devoirs du batelier, lorsque l'état dans lequel son bateau se trouve réduit, ne permet plus d'achever le voyage. Un simple empêchement temporaire n'est pas, en général, un obstacle à la réussite de l'entreprise, mais les circonstances peuvent être telles qu'étant donné l'obstacle survenu à la nature du voyage entrepris, l'achèvement du transport tel que les parties l'avaient en vue devient définitivement impossible.

L'article 73 (nouveau) porterait :

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

SECTION III. — *Des avaries communes.*

La Commission d'accord avec les auteurs du projet, a pensé qu'il était impossible d'insérer dans le projet de loi sur la navigation fluviale, des dispositions complètes sur les avaries communes. Régler en détail cette matière délicate eût été encombrer la loi nouvelle d'une série de dispositions, qui, pour la plupart des bateliers, eussent été d'intelligence difficile. On eut ainsi enlevé à la loi son caractère de guide pratique qu'on désire lui conserver.

En outre, la matière des avaries communes est dans une si large mesure réglée par les usages qu'on eût craint, par des dispositions législatives, nombreuses et détaillées, de soumettre les avaries communes de navigation intérieure à un régime différent de celui des avaries communes de navigation maritime, ce qui serait peu désirable.

Dans ces conditions, la Commission a pensé qu'il suffisait de définir l'avarie commune dans un premier article, qui est l'article 73, d'établir le principe dominant dans l'article 76 et de consacrer le privilège dans l'article 77. Pour compléter cette matière, on s'en référera au droit maritime, en tant qu'il ne consacre pas des principes exceptionnels.

La section des avaries communes serait donc conçue comme suit :

ART. 74.

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

Toutefois en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

ART. 75.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries communes sont supportées par le bateau, par la cargaison et par la moitié du fret brut, au marc le franc de la valeur qu'ils ont conservée, le tout conformément aux règles du droit commun.

ART. 77.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant pour le montant de la contribution. Il est tenu de laisser suivre les marchandises moyennant caution.

SECTION IV. — *Disposition complémentaire.*

ART. 78.

Le chapitre I de la loi du 21 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.

MM. TH. SMEKENS, président honoraire du Tribunal de 1^{re} Instance à Anvers, et G. SPÉE, avocat, ancien greffier en chef du Tribunal de Commerce d'Anvers, qui par d'importants travaux préliminaires ont concouru à l'élaboration du projet de loi sur la navigation intérieure, ayant eu connaissance des amendements proposés par les deux commissions de l'Association Belge pour l'unification de droit maritime, ont exprimé leur avis sur ces amendements dans une lettre adressée par eux à MM. VAN DEN BROECK et DELBEKE, membres de la Chambre des Représentants. Cette lettre, par laquelle ils se rallient à diverses modifications suggérées par ces commissions, est reproduite ci-après, ainsi que la réponse qu'y a faite l'une des commissions.

Projet de loi sur la navigation intérieure.

Copie d'une lettre en date du 21 février 1899 de MM. Th. Smekens et G. Spée à MM. Van den Broeck et Delbeke (1).

Dans le projet soumis à la Chambre l'on s'est efforcé de diminuer l'importance des privilèges qui, dans la loi maritime, font obstacle à la mise en pratique de l'hypothèque sur navires.

(1) Il a été tenu compte dans les amendements proposés par M. Van den Broeck des modifications recommandées par MM. Smekens et Spée.

La Commission pour l'unification du droit commercial a cru que l'on peut aller plus loin et a proposé de modifier le projet en le rapprochant de la loi allemande sur la navigation fluviale du 15 juin 1895.

Nous ne demandons pas mieux.

Mais la loi allemande ne se sert pas des mots de privilège et hypothèque. Elle désigne sous le nom de gage *Pfändrecht*, les droits de préférence accordés aux créanciers du bateau (*Schiffsglaubiger*) pour valoir comme nos privilèges et sur hypothèques.

Nous croyons qu'il faut conserver ces dernières qualifications; mais, avec la loi allemande, nous ne conservons comme réellement privilégiées que cinq catégories de créances, toujours récentes et de l'existence desquelles les tiers peuvent facilement s'assurer, pour elles pas n'est besoin, par suite, d'exiger l'inscription. Les autres privilèges devant primer l'hypothèque que pour autant qu'ils soient antérieurs en date, deviennent donc de simples droits réels; le plus souvent ils seront reconnus par contrat en même temps hypothécaire : de là modification des articles 14 et 15.

Cette modification en entraîne d'autres dans les articles où les privilèges et hypothèques sont mentionnés; tels les articles 24 et 32.

D'autres rédactions ayant laissé un doute aux membres qui ont examiné cette partie du projet, ou nous ayant paru susceptibles d'amélioration, nous avons formulé d'une façon plus précise l'idée exprimée.

Ainsi la finale ajoutée à l'article 2.

La transposition de la finale du § 1^{er} de l'article 12. A ce propos il est peut-être bon de remarquer qu'il faut, pour d'autres objets aussi, un règlement d'administration publique, notamment pour fixer les conditions auxquelles un bateau étranger peut être admis à prendre le pavillon belge (art. 5 de la loi); la visite qu'il y aurait lieu d'instituer pour garantir la navigabilité du bateau (art. 52, etc.).

Un mot ajouté à l'article 35.

Un pronon remplacé par le substantif aux articles 40 et 52.

Le patron assimilé à l'équipage pour les *fautes* articles 43 et 50.

Quant à la délicate matière de l'abandon on a manifesté la crainte que le créancier n'attende pour intenter son action que le bateau soit amélioré par des travaux de réparations et l'on a vu dans la rédaction de l'article 46 la nécessité de faire, préalablement à l'abandon, de grandes dépenses.

L'idéal serait de fixer la valeur du bateau immédiatement après la naissance de la créance qu'il est permis d'éteindre par abandon. Mais cela sera souvent impossible.

Dans la nouvelle rédaction nous nous rangeons à l'avis de la Commission en adoptant la valeur à la fin du voyage et nous devons comme elle ajouter à l'article 44 ce que l'on doit entendre par fin de voyage.

Quoique l'article 44 ne parle plus du *début des poursuites*, ces mots doivent rester à l'article suivant, pour le cas, nécessairement le plus fréquent, où il y aura des poursuites. Il faut alors que les droits ultérieurs soient définitivement fixés dès le début du procès. Cela n'empêche pas en d'autres cas le propriétaire de faire fixer la valeur du bateau à la fin du voyage.

La valeur étant fixée, vient la nécessité de choisir, prévue par l'article 46. La rédaction du projet de loi ne dit pas que le propriétaire du bateau doit *au*

préalable acquitter les créances privilégiées; mais la Commission du Droit International a cru y voir cette obligation. Les créanciers privilégiés ne devant ni attendre, ni se contenter de leur action personnelle, c'est aux créanciers à qui l'abandon est fait et qui ont intérêt à dégrever le bateau à prendre pour eux le recours personnel contre le propriétaire. La nouvelle rédaction de l'article 46 le dit clairement, elle est préférable et il y a lieu de l'introduire dans la loi quand même on n'admettrait pas l'amendement proposé à l'article 44.

A l'article 47 la Commission craint que l'énumération ne soit actuellement incomplète ou ne le devienne dans l'avenir; elle voudrait laisser la Jurisprudence fixer les charges du fret. Si l'on adopte son opinion l'article doit être simplifié.

Enfin à l'article 48 nous proposons d'ajouter une règle déjà appliquée par l'article 10 de la loi hypothécaire de 1831 et par l'article 6 de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances et de compléter la disposition par le paragraphe suivant :

« Ce dernier ne peut s'acquitter qu'entre les mains ou avec l'agrément
» des créanciers qui ont en même temps un droit réel sur le bateau et une
» action personnelle contre le propriétaire. »

C'est la conséquence du principe que le bateau doit être abandonné en entier aux créanciers des articles 45 et 49; c'est en même temps une garantie pour ceux qui ont eu foi au bateau et à son propriétaire.

Nous ne terminerons pas cette note sans faire remarquer que nous avons peut-être eu tort de sacrifier le mot *grave* des articles 61 et 62 aux scrupules des assureurs; car la loi du 11 juin 1874 à son article 16 ne décharge l'assurance qu'en cas de faute *grave* de l'assuré. Les deux lois devraient rester d'accord. Rien n'empêche du reste d'y déroger par convention spéciale.

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Projet de loi sur la navigation intérieure.

OBSERVATIONS.

*A la suite de la lettre en date du 21 février 1899 de MM. Th. Smekens
et G. Spée à MM. Van den Broeck et Delbeke.*

CHAPITRE II.

Privilèges, Hypothèques.

Nous constatons avec plaisir qu'il est tenu compte de nos observations, tant en ce qui concerne la réduction au minimum du nombre des privilèges,

que le retrait de l'inscription obligatoire de certains privilèges dans un délai fatal des plus courts.

Mais on propose l'établissement d'un droit réel nouveau qui, à côté des privilèges et hypothèques, pourrait grever les bâtiments appartenant à la navigation intérieure.

Ce droit réel ne différerait du privilège que par ce qu'il serait soumis à l'inscription et ne prendrait date qu'après celle-ci.

En droit maritime allemand, il n'y a pas de privilèges, mais un droit de gage établi dans un certain ordre en faveur de ceux dont les créances réunissant les conditions requises pour l'obtention de la qualité de créancier du navire « Schiffsgläubiger ».

Pourquoi ne pas suivre entièrement sur ce point le droit allemand? L'unité de la loi y gagnerait.

Nous avons signalé les inconvénients de l'inscription de la demande de droit réel. On conçoit à la rigueur un registre matricule assez volumineux pour contenir les centaines de demandes d'inscriptions auxquelles certains événements pourront donner lieu : Mais *quid* de l'acte de nationalité?

En ce qui concerne le texte nouveau de l'article 14, 4^o, nous faisons remarquer que la limitation de temps proposé n'est pas fondée. Les opérations de sauvetage, les frais de conservation peuvent avoir duré plus de trois mois. Et pourquoi l'exercice du privilège dépendrait-il, ainsi que le texte semble l'indiquer, de la vente ou d'une saisie?

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.

Nous croyons devoir revenir sur l'article 43 du projet. Pourquoi faire dépendre l'exercice de la faculté d'abandon de la fixation de la valeur préalablement à toute exception ou défense, c'est-à-dire avant même que la question, souvent délicate, de savoir si le tribunal saisi et compétent ait été résolue? Cette exigence ne se comprend guère et pourra donner lieu à des surprises.

A l'occasion de l'article 48, nous avons été amenés à examiner de plus près la situation qui résulte du projet en ce qui concerne l'assurance du bateau.

L'article 30 dit que l'inscription du privilège ou de l'hypothèque vaut opposition au paiement de toute indemnité due par les assureurs ou par d'autres, à raison de dommages subis par le bateau.

L'article 43 du projet portait « l'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur ». MM. Smekens et Spée proposent d'ajouter que « ce dernier (l'assureur) ne peut s'acquitter qu'entre les mains ou avec l'agrément des créanciers qui ont en même temps un droit réel sur le bateau et une action personnelle contre le propriétaire ».

Rappelons les principes actuellement en vigueur en Belgique :

DROIT CIVIL :

Article 10 de la loi du 16 décembre 1851 : L'indemnité d'assurances, si elle

n'est pas appliquée à la réparation de l'objet assuré, est affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires, suivant leur rang.

DROIT COMMERCIAL :

Loi du 11 juin 1874, article 7 : Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains.

Cette disposition est applicable tant aux assurances maritimes qu'aux assurances sur le transport par terre, rivières et canaux (art. 3, même loi).

Loi du 21 août 1879, article 149 : L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurances.

C'est cette subrogation légale que l'on propose d'introduire en l'étendant aux créances privilégiées.

La réforme est grave. Elle a été expérimentée en France en faveur des créanciers hypothécaires (loi du 10 décembre 1874) et a donné lieu, malgré le caractère fort limité de cette loi, à de graves inconvénients, qui sont exposés notamment dans le traité de Droit Commercial de Lyon, Caen et Renault, 2^e édition, VI, n^o 1663 et ss. — Frappé de ces inconvénients, le législateur français, modifiant la loi de 1874, n'a pas reproduit cette disposition dans la loi du 10 juillet 1883. L'hypothèque maritime reste donc en France sous l'empire des règles du Droit commun. Mais il convient de signaler que la loi du 19 février 1889 attribue les indemnités dues par suite d'assurance, sans qu'il soit besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires suivant leur rang, les paiements faits de bonne foi avant opposition étant cependant valables.

Anvers, le 14 mars 1899.

JACQ. LANGLOIS.

CH. LE JEUNE.

ALBERT MAETERLINCK.