

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 25 MAI 1855.

Rapport des Commissions de la Justice et des Affaires étrangères, réunies, chargées d'examiner le Projet de loi qui modifie l'article 216 du Code de commerce.

(Voir les N°s 14, 141, 157 et 178 de la Chambre des Représentants, et le N° 60 du Sénat.)

Présents : MM. le Prince DE LIGNE, Président, le Marquis DE RHODES, le Baron DE SELIS-LONGCHAMP, LAUWERS, le Baron DELLAFAILLE, le Baron GILLÈS, DE PELICHY, SAVART, et MICHIELS-LOOS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet qui vous est soumis a pour but de modifier l'art. 216 du Code de commerce, relativement à la responsabilité des propriétaires de navires.

En France comme en Belgique, les dispositions de cet article ont été diversement interprétées par les jurisconsultes. Les uns étaient d'avis que sans exception et dans tous les cas, d'après le § 2 de l'art. 216, la responsabilité cessât par l'abandon du navire et du fret. Les autres étaient d'opinion que l'armateur restait responsable de toutes les obligations contractées par le capitaine, pour ce qui est relatif au bâtiment et à l'expédition, non à cause d'une responsabilité civile, mais en vertu de la loi commune qui régit les mandats, en raison du droit qu'a le capitaine de s'engager comme mandataire de l'armateur, et que le propriétaire aurait seulement la faculté de se décharger, par l'abandon du navire et du fret, des faits illicites du capitaine.

Cette dernière interprétation adoptée par la cour de cassation en France et appliquée par la cour d'appel de Bruxelles, dans un arrêt rendu le 28 mai 1849, en cause des armateurs du navire Belge, *Rosalie*, a vivement préoccupé notre commerce maritime, qui dès lors n'a cessé de réclamer une réforme dans le sens du changement que les Chambres Législatives françaises ont déjà apporté à cet article en 1841. Cette modification accueillie avec un faveur unanime en France a aussi été adoptée en Hollande.

Le Gouvernement, après avoir consulté la chambre de commerce d'Anvers, qui s'est prononcée à l'unanimité pour la réforme proposée, vient également la soumettre à la législature belge.

L'article unique du Projet de Loi porte :

L'art. 216 du Code de commerce est remplacé par la disposition suivante :

ART. 216.

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ; il peut, dans tous les cas, s'affranchir de ces obligations, par l'abandon du navire et du fret.

L'article ainsi formulé, établit maintenant, d'une manière claire et précise, que l'armateur est dans tous les cas délié de toutes obligations quelconques contractées par le capitaine, par l'abandon du navire et du fret, avec cette exception cependant que la faculté de se libérer par l'abandon n'est pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. S'il n'est que copropriétaire, le capitaine n'est responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

Le § 4 de l'article consacre, avec raison, le principe que l'armateur continue à jouir du bénéfice de l'assurance ; c'est un contrat passé entre tiers et fait au profit de celui qui en a supporté les charges.

Il est juste et équitable que la responsabilité et la perte qui peuvent frapper le propriétaire d'un bâtiment de mer soient bien définies.

Le commandant d'un navire de commerce ne peut pas être considéré comme un mandataire ordinaire ; les relations entre l'armateur et le capitaine ne peuvent être assimilées d'une manière absolue au contrat civil ; le capitaine est un mandataire obligé, imposé même, puisqu'il n'est pas loisible à un propriétaire de commander son propre navire s'il n'est diplômé,

En résumé le changement proposé à l'art. 206 est pleinement justifié par la pratique commerciale. L'armateur se trouve placé dans l'impossibilité, malgré la surveillance la plus active et la plus constante, de se précautionner contre tous les événements qui peuvent arriver pendant la navigation.

Le prêteur à la grosse ne donne son argent qu'à bon enseigne ; il base son calcul sur les risques du voyage, sur la garantie que lui présente la valeur du navire, des marchandises, ainsi que l'import du fret, et fixe la prime de son prêt en conséquence, sans s'inquiéter de la solvabilité de l'armateur, qui lui est le plus souvent inconnu. Il a soin de comprendre dans cette prime les intérêts, les frais d'assurance, d'encaissement, perte de change, et surtout, en homme prudent, un bon bénéfice imaginaire pour se prémunir contre les chances défavorables auxquelles son opération peut être exposée, et ce, principalement contre l'éventualité que le navire, pendant le même voyage, pourrait subir de nouvelles avaries pour lesquelles le capitaine devrait faire d'autres contrats à la grosse, et qu'ainsi la totalité des sommes levées pourrait dépasser la valeur des effets engagés. En pareille circonstance, le dernier emprunt est toujours préféré à celui qui l'a précédé, suivant l'art. 323 du Code de commerce.

La loi règle donc d'une manière précise la position des porteurs des lettres à la grosse. Mais des engagements d'une autre espèce peuvent encore être pris par le capitaine, pendant le même voyage, que par prêt à la grosse. Le cas se présentant et le propriétaire faisant abandon de son navire et du

(3)

fret, quelle sera la position de celui avec lequel le capitaine aura contracté des obligations, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, d'une autre manière que par lettre à la grosse?

Votre Commission attire l'attention du Gouvernement sur cette question, qui pourrait être examinée par la Commission que M. le Ministre des Affaires Étrangères a bien voulu promettre à l'autre Chambre de nommer sous peu, pour réviser le Code de commerce dont plusieurs dispositions ne sont plus en harmonie avec la pratique commerciale et maritime depuis la création de la navigation à vapeur, des chemins de fer, et des télégraphes électriques.

Tous les membres présents de Votre Commission ont l'honneur de vous proposer, par mon organe, l'adoption du projet de loi, voté à l'unanimité par la Chambre des Représentants.

Le Président,
PRINCE DE LIGNE.

Le Rapporteur,
MICHIELS-LOOS.