

(1)

(N° 14.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 NOVEMBRE 1854.

Modification des art. 216, 234 et 298 du Code de commerce.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

D'après les ordres du Roi, nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet de modifier les art. 216, 234 et 298 du Code de commerce, sur la responsabilité des propriétaires de navires.

Les considérations émises par la Chambre de commerce d'Anvers, dans un rapport de 1849, dont un extrait est annexé au projet de loi, justifient pleinement les modifications proposées, lesquelles, introduites en France par la loi du 14 juin 1841, offrent des avantages qui n'ont jamais été contestés.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

HENRI DE BROUCKERE.

Le Ministre de la Justice,

CH. FAIDER.

ANNEXE.

CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères, à Bruxelles.

Anvers, le 2 septembre 1849.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 27 juin (*Indicateur E*, n° 6075), vous appelez notre attention sur les changements qui ont été portés en France, par la loi du 14 juin 1841, aux articles du Code de commerce relativement à la responsabilité des propriétaires de navires, et vous nous demandez s'il ne conviendrait point d'adopter en Belgique des dispositions semblables ou analogues.

L'art. 216 du Code de commerce a été, en France comme en Belgique, l'objet d'une vive controverse parmi les jurisconsultes. — Les uns, interprétant cet article d'après le sens qui semble découler naturellement de son texte, ont soutenu qu'il donnait au propriétaire d'un navire le droit de se décharger de toutes obligations quelconques que le capitaine a pu contracter en son nom, moyennant abandon du navire et du fret. — Les autres ont été d'opinion que les mots *civilement responsable* dont se sert le susdit article, ne peuvent s'appliquer aux engagements que le capitaine était en droit de contracter comme mandataire de l'armateur; que l'armateur est tenu de satisfaire à ces engagements non en vertu d'une responsabilité civile, mais en vertu de la loi commune qui régit les mandats, et à laquelle le Code de commerce n'a porté aucune dérogation; que le susdit art. 216 crée pour les propriétaires de navires une responsabilité exceptionnelle à raison des faits illicites du capitaine, des faits qui excéderaient ses pouvoirs, mais se rapporteraient néanmoins au navire ou à l'expédition; et que c'est seulement cette responsabilité exceptionnelle qui cesse par l'abandon du navire et du fret. Cette dernière interprétation avait été consacrée par la Cour de cassation de France, et a été récemment appliquée par la Cour d'appel de Bruxelles, dans un arrêt rendu le 28 mai 1849.

Mais le Gouvernement français a cru qu'une semblable législation, en laissant l'armateur constamment exposé au danger de perdre, outre la valeur de son navire, une partie de sa fortune par suite de l'impéritie ou de l'imprudence d'un

capitaine, était exorbitante et de nature à exercer une influence préjudiciable sur le développement de la marine marchande. Pour obvier à cet état de choses, il a, dans la session législative de 1840, présenté un projet de loi modifiant les dispositions du Code de commerce, en ce sens que le bénéfice que l'art. 216 donne à l'armateur s'étendrait à toutes les obligations contractées par le capitaine, sans exception. Ce projet, longuement discuté au sein des Chambres législatives et appuyé par les Chambres de commerce de toutes les villes maritimes du royaume, a été adopté, et la nouvelle loi promulguée le 14 juin 1841.

Nous pensons, Monsieur le Ministre, que les motifs qui ont fait adopter ces changements au Code de commerce en France, doivent également prévaloir en Belgique, où la branche des armements a d'autant plus besoin de pouvoir être exercée avec confiance et sécurité, qu'elle n'est point, comme chez nos voisins, protégée par des droits prohibitifs contre la concurrence des pavillons étrangers : si le commerce maritime de la Belgique n'a pas réclamé cette réforme depuis longtemps, c'est qu'il ignorait que le susdit art. 216 pouvait être interprété dans le sens restrictif que nous venons d'expliquer ; mais depuis l'arrêt récent de la Cour d'appel, l'opinion publique s'est vivement préoccupée de cette question et réclame un changement dans la loi.

La condition la plus essentielle de prospérité et de développement pour la marine nationale comme pour toute industrie quelconque, c'est d'être à l'abri de pertes trop considérables et hors de proportion avec les bénéfices qu'on peut s'y promettre. Il est évident que la possibilité de pouvoir, malgré la surveillance la plus prudente, être engagé dans une responsabilité indéfinie, doit détourner les négociants de se livrer aux armements, d'autant plus qu'en cas de décès du capitaine pendant le voyage, celui qui prend le commandement à sa place n'est plus l'homme de confiance de l'armateur. Cette responsabilité indéfinie doit surtout empêcher les personnes en dehors du commerce de prendre des parts dans la propriété de navires ; les capitalistes se garderont bien de placer leurs fonds dans des exploitations qui peuvent leur faire perdre, le cas échéant, beaucoup au delà de leur part d'intérêt, sans possibilité pour eux de se garantir par l'assurance de ce risque éventuel.

Nous pensons donc que la réforme projetée est utile et indispensable pour que notre marine marchande prenne l'accroissement dont elle est susceptible.

Quant aux objections qui ont été faites contre l'introduction de ces nouvelles dispositions, nous pensons, Monsieur le Ministre, qu'elles sont mal fondées, et qu'on a eu raison en France de n'en tenir aucun compte.

D'abord, c'est sans raison qu'on a voulu opposer dans cette question l'intérêt des chargeurs à celui des propriétaires de navires, car les premiers, en faisant assurer leurs marchandises, peuvent se mettre à l'abri de toutes éventualités. — Et nous ne voyons nullement, comme vous semblez le craindre, Monsieur le Ministre, qu'en limitant la responsabilité actuelle des armateurs, on puisse faire hausser la prime d'assurance ou rendre les prêts à la grosse plus difficiles. — Car, pour ce qui concerne la prime d'assurance, les circonstances dans lesquelles la valeur du navire et du fret ne suffit point pour payer les dépenses effectuées au navire sont trop rares pour pouvoir influencer sur l'appréciation générale des risques. — Et quant aux emprunts à la grosse, comme ils s'effectuent pres-

que toujours dans des pays lointains où les propriétaires du navire sont souvent inconnus, la responsabilité personnelle de ceux-ci est nécessairement sans portée réelle pour obtenir les avances nécessaires. Celui qui veut prêter à la grosse s'enquiert d'abord si la valeur du navire et des marchandises, qui sont le gage des sommes prêtées, est suffisante, sans s'inquiéter du plus ou moins de solidité que peut offrir l'armateur, sur la garantie duquel il n'est pas habitué à compter pour ces sortes d'opérations.

Ensuite, l'exemple qui a été invoqué de l'Angleterre et des États-Unis, où le principe de la responsabilité indéfinie est consacré par la législation, ne doit pas nous arrêter; car il règne dans ces deux pays, parmi toutes les classes de la population, un esprit d'entreprise, une hardiesse dans les opérations, qu'on chercherait en vain sur le continent de l'Europe. La responsabilité limitée au navire et au fret est en vigueur non-seulement en France, mais aussi en Hollande, où le nouveau Code de commerce, promulgué en 1838 (art. 321 et suivants), consacre un régime conforme à la loi française de 1841. — Il est temps que la Belgique s'approprie une réforme dont l'opportunité a été reconnue dans ces deux pays voisins; elle a un grand intérêt à assurer à sa marine marchande une législation également protectrice.

On aurait tort aussi de prétendre que des considérations d'équité militent pour le maintien du régime actuel. Il est vrai qu'en règle générale celui qui donne un mandat doit répondre de tous les engagements contractés en exécution de ce mandat; mais les relations entre l'armateur et le capitaine ne peuvent être assimilées d'une manière absolue au contrat civil. Le mandataire ordinaire peut recevoir de celui dont il tient ses pouvoirs des instructions propres à le guider dans les divers cas qui peuvent se présenter, tandis que le capitaine doit très-souvent agir d'après ses propres idées. De plus, l'opération du chargeur implique de sa part un degré de confiance dans le navire et dans le capitaine: la loi reconnaît ce principe, puisqu'elle ne fait répondre le propriétaire du navire des faits illicites du capitaine que jusqu'à concurrence du navire et du fret. Or, si ce principe est équitable pour le cas de barateries et autres abus, alors qu'on pourrait reprocher à l'armateur d'avoir confié son intérêt et celui des chargeurs à un homme indigne, il l'est à plus forte raison pour les engagements contractés régulièrement et de bonne foi, lesquels, ne constituant pas une faute de la part du capitaine, doivent bien moins encore être imputables à l'armateur personnellement. Les prêteurs, de leur côté, n'ont aucun motif d'équité à invoquer pour rendre l'armateur indéfiniment responsable; car c'est à eux à examiner si le navire et la cargaison représentent une valeur suffisante pour la sûreté des sommes demandées; s'ils se trompent dans leur appréciation, c'est de leur part une imprévoyance dont ils doivent seuls supporter les conséquences.

Nous pensons aussi que la responsabilité des armateurs ne doit point, en sus du navire et du fret, s'étendre au montant de l'assurance; car l'assurance d'un navire est, pour le chargeur, un contrat passé entre tiers, qui ne l'intéresse en aucune manière, et dont il serait injuste de le laisser profiter aux dépens de celui qui en a supporté les charges. Ce serait d'ailleurs, Monsieur le Ministre, comme vous le faites observer avec raison, rendre l'assurance inutile et détourner les armateurs de la sage précaution d'y recourir.

Par ces diverses considérations, nous donnons notre pleine adhésion, Mon-

sieur le Ministre , à votre proposition tendant à ce que le bénéfice dont jouit l'armateur de se dégager de sa responsabilité en faisant abandon du navire et du fret , soit étendu à tous les engagements et actions du capitaine indistinctement.

La loi française pose une seule exception à ce principe : c'est pour le cas où le capitaine serait en même temps propriétaire ou copropriétaire du navire. Il est alors personnellement responsable pour le tout ou pour une partie des sommes dont le navire reste redevable, en proportion de l'intérêt qu'il a dans le bâtiment. Cette restriction nous paraît fondée : il ne doit jamais être permis au capitaine de se décharger d'obligations qu'il a contractées lui-même et de renier en quelque sorte ses propres actes.

Enfin , cette même loi a modifié l'art. 234 du Code de commerce , par lequel le capitaine est autorisé, dans des cas déterminés, à emprunter sur les marchandises composant le chargement, à en vendre ou mettre en gage une partie. Elle autorise en pareil cas le chargeur à se refuser à la vente ou à la mise en gage de ses marchandises , en les déchargeant. Si cette faculté est exercée par l'affrètement unique du navire ou par tous les chargeurs , le fret ne doit être payé que dans la proportion de l'avancement du voyage ; mais si l'accord des chargeurs n'est pas unanime, ceux qui retirent leurs marchandises devront acquitter le fret entier sur celles qui seront ainsi déchargées. Cette distinction nous paraît très-juste, car si la totalité des marchandises est retirée, le capitaine est dispensé de poursuivre son voyage ; au lieu que quand une partie du chargement reste à bord , il est tenu de continuer son voyage jusqu'au port de destination.

Nous avons examiné attentivement la loi française qui consacre ces diverses dispositions ; elle nous semble rédigée avec toute la clarté désirable , et nous serions d'avis d'y conformer textuellement les dispositions à introduire dans notre pays.

.
Agréez , Monsieur le Ministre , l'assurance de notre haute considération.
La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers.

Le Secrétaire ,
(Signé) P. DIERCXSENS.

Le Président ,
(Signé) J. FUCHS.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Affaires Étrangères.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS.

Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Affaires Étrangères sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

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 des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

ART. 2.

Le paragraphe suivant est ajouté à l'art. 254 dudit Code.

L'affrèteur unique ou les chargeurs divers, qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

ART. 3.

Les deux paragraphes suivants sont ajoutés à l'art. 298 du même Code.

Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par le § 2 de l'art. 216.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage, postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Donné à Laeken, le 31 octobre 1834.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

H. DE BROUCKERE.

Le Ministre de la Justice,

Cu. FAIDER.

