

(1)

(N° 200.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1870.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE (1).

(LIVRE II, TITRES I A VIII.)

RAPPORT

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

MESSEURS,

Dans les dispositions relatives aux transactions maritimes, les auteurs du Code de commerce se sont surtout appuyés sur l'ordonnance de 1681, œuvre si admirable, au dire de Valin, « que les nations les plus jalouses de » la gloire française, déposant leurs préjugés, leur haine même, l'avaient

- | | | |
|--|---|-----------------------|
| (1) Projet de loi, n° 29. | } | Session de 1864-1865. |
| Rapport sur le titre V, livre 1 ^{er} , n° 270. | | |
| Rapport sur le titre III, livre 1 ^{er} , n° 62. | } | Session de 1865-1866. |
| Projet de loi contenant le titre V, livre 1 ^{er} , adopté par la Chambre au 1 ^{er} vote, n° 122. | | |
| Rapport sur le titre 1 ^{er} , livre 1 ^{er} , n° 58. | } | Session de 1866-1867. |
| Rapport sur le titre II, n° 76. | | |
| Rapport sur le titre IV, n° 91. | | |
| Rapport sur le titre VIII, n° 4. | | |
| Rapport sur le titre VII, n° 14. | } | Session de 1867-1868. |
| Amendements aux titres I et II, n° 28. | | |
| Amendements de M. Le Ministre de la Justice au titre VIII, supplément au n° 28. | | |
| Rapport sur ces amendements, n° 27 (session de 1868-1869). | | |

(La suite à la page 2.)

(2) La commission est composée de MM. VANHUMBEËCK, *président*, SABATIER, VAN ISEGIEM, GUILLERY, DUPONT, DE WANDRE et VERMEIRE.

» adoptée à l'envie comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence ⁽¹⁾. »

On ne peut toucher qu'avec prudence à une législation dont le mérite est garanti par une expérience deux fois séculaire ; on ne peut que s'y permettre des changements rendus évidemment nécessaires par les conditions actuelles du commerce et de la navigation.

Le Gouvernement l'a compris ; il ne propose aux huit premiers titres du livre II que de très-rares modifications, toutes adoptées par votre commission, qui n'en a point présenté de nouvelles ⁽²⁾.

Les deux premiers titres doivent, d'après le projet, être purement et simplement maintenus.

La commission chargée par le Gouvernement de rédiger le projet de révision a repoussé des propositions tendant à faire établir, dans notre législation, le système des morts-gages, qui fonctionne depuis longtemps en Angleterre. L'innovation équivaldrait, à peu près, à étendre aux navires les dispositions de notre système hypothécaire, à en permettre l'affectation par privilège à la sécurité d'un prêt. Un ordre d'enregistrement déterminerait le rang des prêteurs successifs sur mort-gage. Le prêteur sur mort-gage pourrait vendre le navire et donner quittance du prix. En cas de concours de plusieurs prêteurs, le droit du premier serait absolu, tandis que les autres ne pourraient faire opérer la vente sans le consentement des prêteurs sur mort-gages antérieurs.

On a été d'avis que notre législation permet de suppléer, dans la mesure des besoins de notre commerce maritime, aux avantages que le mort-gage

Amendements au titre VIII, nos 24, 25 et 27.

Titre VIII, livre 1^{er}, adopté par la Chambre au premier vote, n° 28.

Amendements aux titres IV et VI, n° 35.

Projet de loi contenant les titres I, II, III et IV, livre 1^{er}, adopté par la Chambre au premier vote, n° 36.

Rapport sur le titre IX, livre 1^{er}, n° 57.

Amendements au titre III, livre 1^{er}, nos 66, 68, 71, 74, 77, 80, 82, 86, 89, 90, 93 et 142.

Rapport sur le titre VI, livre 1^{er}, n° 76.

Amendements au titre III, livre 1^{er} (*Sociétés coopératives*), n° 87.

Articles du titre III, livre 1^{er}, adoptés par la Chambre au premier vote, n° 102.

Rapport sur les amendements renvoyés à la commission, n° 112.

Rapport sur des amendements proposés par le Gouvernement, concernant les sociétés coopératives, n° 150.

Amendements aux articles du titre III, livre 1^{er}, relatifs aux sociétés, qui ont été adoptés au premier vote, nos 135, 139 et 147.

Nouvelle rédaction, par la commission, de l'article 44 du titre III, livre 1^{er}, n° 152.

Articles du titre III, livre 1^{er}, concernant les sociétés coopératives, adoptés par la Chambre au premier vote, n° 146.

(1) Préface du commentaire sur l'ordonnance de 1681.

(2) Dans une séance du 16 mai 1807, le conseil d'État arrêta que le Code de commerce serait divisé en plusieurs lois dont chacune réunirait un certain nombre de titres. Les différentes matières, que nous examinons aujourd'hui dans ce rapport, composaient la troisième de ces lois, présentée au conseil d'État le 7 juillet 1807, au corps législatif le 8 septembre, adoptée le 15 et promulguée le 25 de ce dernier mois.

peut présenter; les dispositions sur le prêt à la grosse, qui n'existent point, semble-t-il, en Angleterre, fournissent ce moyen.

Le système des morts-gages n'a paru en harmonie ni avec les principes de notre législation, ni avec nos usages; une augmentation de frais semble aussi devoir en résulter.

L'hypothèque et le droit de suite, qui y est attaché, ne peuvent avoir pour objet que des immeubles; l'autoriser sur un navire, qui a essentiellement le caractère de meuble, ce serait se mettre en opposition avec une règle de législation des plus élémentaires. Du reste, en Angleterre même, le mort-gage ne confère pas le droit de suite, ce qui enlève beaucoup à l'importance de ce moyen de crédit maritime. Ajoutons que l'admission du mort-gage dans notre Code entraînerait la suppression des dispositions relatives au prêt à la grosse. Enfin elle nécessiterait, en faveur des tiers intéressés, l'établissement d'un système de publicité très-grande, qui occasionnerait des retards dans la marche des affaires et un accroissement de frais considérable (1).

Votre commission s'est ralliée à cette manière de voir des auteurs du projet.

Les articles 190 à 213 du Code de 1808 (213 à 240 du projet) ne doivent donc, d'après nous, recevoir aucune modification.

L'article 216 du Code avait déjà été remplacé par une disposition votée à l'unanimité dans les deux Chambres au mois de mai 1853 et publiée le 19 juin de la même année. Le texte de cette loi doit former l'article 241 du projet.

Les articles 242 à 244 reproduisent simplement les articles 217 à 220 anciens, que nous estimons, avec le Gouvernement, pouvoir être conservés sans changement aucun.

Dans le projet de révision, le titre IV ancien (articles 221 à 249 du Code) reste intact, sauf l'addition à l'article 229 d'un paragraphe fixant les limites du petit cabotage. C'est en examinant l'article 241 du Code que les auteurs du projet ont songé à introduire cette innovation. Ils se sont arrêtés à une limite actuellement consacrée par la pratique. La disposition est importante : dans le petit cabotage il n'est pas défendu de placer les marchandises sur le pont ou tillac, où elles sont exposées aux intempéries de l'air et aux coups de mer, tandis qu'en général le capitaine ne peut agir ainsi sans le consentement écrit des chargeurs. Il importe, par conséquent, que le petit cabotage ne s'entende pas d'une manière trop étendue, ce qui serait à craindre si on laissait aux tribunaux le soin de déterminer dans chaque espèce, sans règles fixes, si la navigation doit ou non recevoir cette qualification (2). Ici encore votre commission donne au projet une adhésion entière en maintenant les articles 221 à 249 du Code (246 à 274 du projet) avec la seule modification proposée.

Les titres V, VI et VII du Code doivent demeurer tels qu'ils sont; c'est du moins l'opinion du Gouvernement, et un examen attentif de ces dispositions ne nous a point montré que des corrections heureuses puissent y être opérées. La proposition de conserver les articles 250 à 283 du Code (275 à 310

(1) Exposé des motifs, pp. 211, 469, 470, 480, 481.

(2) Exposé des motifs, pp. 465, 466.

du projet, avec leur rédaction actuelle, devait dès lors obtenir notre complète approbation.

Enfin, en revoyant soigneusement les dispositions du titre VIII, nous avons acquis la conviction que le projet se montrait sage en ne modifiant que l'article 304.

En cas de naufrage, d'échouement, de prise, de pillage, si les objets chargés ont péri de telle manière qu'il n'en revienne rien au chargeur, celui-ci ne doit aucun fret. Mais si la cargaison prise est rachetée, ou que les marchandises naufragées soient sauvées, le fret est dû proportionnellement jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage; il est dû en entier, si le capitaine conduit les marchandises au lieu de leur destination, à charge par lui de contribuer au rachat ou au sauvetage (articles 302 à 304, Code de 1808). Une règle d'équité, en effet, veut que tout sacrifice fait pour le salut commun soit réparé par tous ceux à qui il a été utile.

Comment se règle cette contribution? Elle semblerait devoir frapper tout ce qui a été sauvé du danger, en outre de la règle que nous venons de rappeler. Cependant le Code veut que le navire et le fret n'y contribuent que pour moitié de leur valeur ou de leur montant ⁽¹⁾. Cette proportion est indiquée d'abord à l'article 304 placé au titre que nous examinons, ensuite à l'article 401 (*des avaries*) et enfin à l'article 417 (*du jet*). L'ordonnance de 1681, dans les cas prévus par les articles 304 et 401, faisait contribuer le navire et le fret pour la totalité, tandis que la règle de l'article 417 était admise par elle dans le cas du jet ⁽²⁾. Valin critiquait cette distinction ⁽³⁾. Nous sommes en effet de l'avis d'appliquer la même décision aux trois cas. Mais quelle devra-t-elle être? Cette discussion de principe a été renvoyée au titre des avaries, où elle trouvera sa véritable place. L'article 304 nouveau ne préjuge rien; il se réfère simplement à la règle générale qui sera formulée ultérieurement.

Le Président-Rapporteur,

P. VANHUMBÉÉCK.

(1) Pardessus, n^{os} 716, 731, 745.

(2) Voir ordonnance de 1681, livre III, titre III, article 20 (304 du Code); livre III, titre VII, article 3 (401 du Code); livre III, titre VIII, article 7 (417 du Code); — *apud* Bravard-Veyrières, édit. Bruxelles, 1841, pp. 176, 211, 215.

(3) Boulay-Paty, *Droit commercial maritime*, t. II, p. 467, et t. IV, p. 461. (Édit. Rennes, Paris.)

PROJET DE LOI.

Projet du Gouvernement.

—
LIVRE II.

DU COMMERCE MARITIME.

—
TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET AUTRES BÂTIMENTS DE MER.

—
Art. 215.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles.

Néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur ; et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

Art. 216.

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

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

2° Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin ;

3° Les gages du gardien, et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ;

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

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et appareils, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port ;

6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage ;

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

8° Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage ; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub,

Projet de la commission.

—
LIVRE II.

DU COMMERCE MARITIME.

—
TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET AUTRES BÂTIMENTS DE MER.

—
Art. 215.

(Comme ci-contre.)

—
Art. 216.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;

9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire;

10° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage;

11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

ART. 217 (a).

Le privilège accordé aux dettes énoncées dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents;

2° Les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs;

3° Les dettes désignées par les n°s 1, 3, 4 et 5 de l'article 191 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce;

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux du commissaire (b) maritime;

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts;

6° La vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, seront constatées par les mémoires, factures ou états visés

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

(b) Du commissaire au lieu de : de l'inscription.

Projet de la commission.

ART. 217.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce, avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ;

7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires, ou sous signature privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date;

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances.

9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

ART. 218.

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

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant;

Ou lorsque, après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

ART. 219.

Un navire est censé avoir fait un voyage en mer,

Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ;

Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

ART. 220.

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion du navire,

Le navire étant dans le port ou en voyage.

Projet de la commission.

ART. 218.

(Comme ci-contre.)

ART. 219.

(Comme ci-contre.)

ART. 220.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 221.

La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur.

En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

TITRE II.

DE LA SAISIE ET VENTE DES NAVIRES.

ART. 222.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice; et le privilège des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

ART. 223.

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

ART. 224 (a).

Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilège sur le navire, aux termes de l'article 191.

ART. 225.

L'huissier énonce dans le procès-verbal :

Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

Le titre en vertu duquel il procède;

La somme dont il poursuit le paiement;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré;

Les noms du propriétaire et du capitaine;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Projet de la commission.

ART. 221.

(Comme ci-contre.)

TITRE II.

DE LA SAISIE ET VENTE DES NAVIRES.

ART. 222.

(Comme ci-contre.)

ART. 223.

(Comme ci-contre.)

ART. 224.

(Comme ci-contre.)

ART. 225.

(Comme ci-contre.)

(a) La mention de l'article fait au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet du Gouvernement

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

ART. 226.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de *Belgique* (a), les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, art. 69.

ART. 227.

Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la saisie se poursuit, et, s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans la *province* (b).

ART. 228.

Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est posé des affiches,

Au grand mât du bâtiment saisi,

A la porte principale du tribunal devant lequel on procède,

Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la bourse de commerce.

(a) *Belgique* au lieu de : *France*.

(b) *La province* au lieu de : *le département*.

Projet de la commission.

ART. 226.

(Comme ci-contre)

ART. 227.

(Comme ci-contre.)

ART. 228.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission.

ART. 229.

ART. 229.

Les criées, publications et affiches doivent désigner :

(Comme ci-contre.)

Les nom, profession et demeure du poursuivant,

Les titres en vertu desquels il agit,

Le montant de la somme qui lui est due,

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré,

Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi,

Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine,

Le tonnage du navire,

Le lieu où il est gisant ou flottant,

Le nom de l'avoué du poursuivant,

La première mise à prix,

Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

ART. 230.

ART. 230.

Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

(Comme ci-contre.)

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine à huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

ART. 231.

ART. 231.

Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

(Comme ci-contre.)

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

ART. 232.

ART. 232.

Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai, pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal.

(Comme ci-contre.)

Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

Projet du Gouvernement.

ART. 233.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

ART. 234.

Les adjudicataires des navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

ART. 235.

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

ART. 236.

Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

ART. 237.

Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

ART. 238.

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

Projet de la commission.

ART. 233.

(Comme ci-contre.)

ART. 234.

(Comme ci-contre.)

ART. 235.

(Comme ci-contre.)

ART. 236.

(Comme ci-contre.)

ART. 237.

(Comme ci-contre.)

ART. 238.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 239 (a).

La collocation des créanciers et la distribution de deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'art. 191, et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances.

Tout créancier colloqué, l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

ART. 240.

Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire, et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

TITRE III.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

ART. 241.

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.

Toutefois, 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 recours du propriétaire ou des copropriétaires, contre leurs assureurs, ne sera pas compris dans l'abandon.

ART. 242.

Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et dé-

(a) La mention de l'article faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet de la commission.

ART. 239.

(Comme ci-contre.)

ART. 240.

(Comme ci-contre.)

TITRE III.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

ART. 241.

(Comme ci-contre.)

ART. 242.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

prédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices.

ART. 243.

Le propriétaire peut congédier le capitaine. Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

ART. 244.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus, ou nommés d'office.

ART. 245.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

TITRE IV.

DU CAPITAINE.

ART. 246.

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 247.

Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme *connaissance*.

Projet de la commission.

ART. 243.

(Comme ci-contre.)

ART. 244.

(Comme ci-contre.)

ART. 245.

(Comme ci-contre.)

TITRE IV.

DU CAPITAINE.

ART. 246.

(Comme ci-contre.)

ART. 247.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 248.

Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

ART. 249.

Le capitaine tient un registre coté et parafé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le *bourgmestre* (a) ou *échevin* (b), dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient :

Les résolutions prises pendant le voyage;

La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

ART. 250.

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites par les règlements.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine.

ART. 251.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

L'acte de propriété du navire;

Les lettres de mer ou de nationalisation (c);

Le rôle d'équipage;

Les connaissements et chartes-parties;

Les procès-verbaux de visite;

Les acquits de payement ou à caution des douanes.

ART. 252.

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Projet de la commission.

ART. 248.

(Comme ci-contre.)

ART. 249.

(Comme ci-contre.)

ART. 250.

(Comme ci-contre.)

ART. 251.

(Comme ci-contre.)

ART. 252.

(Comme ci-contre.)

(a) *Bourgmestre* au lieu de : *maire*.

(b) *Échevin* au lieu de : *son adjoint*.

(c) *Les lettres de mer ou de nationalisation* au lieu de : *l'acte de francisation*.

Projet du Gouvernement.

ART. 253.

En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

ART. 254.

Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

Le petit cabotage s'étend depuis Bayonne jusques et y compris Hambourg (a).

ART. 255.

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

ART. 256.

Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou qui, sur les chaloupes, se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage; et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés, s'ils donnent caution.

ART. 257.

Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

ART. 258.

Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

(a) Voir les procès-verbaux des séances de la commission du 16 juin 1863.

Projet de la commission.

ART. 253.

(Comme ci-contre.)

ART. 254.

(Comme ci-contre.)

ART. 255.

(Comme ci-contre.)

ART. 256.

(Comme ci-contre.)

ART. 257.

(Comme ci-contre.)

ART. 258.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 259.

Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en *Belgique* (a) par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger par le consul *belge* (b) ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

ART. 260.

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies *belges* (c), pour revenir en *Belgique* (d), sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement; le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

ART. 261.

Le capitaine qui aura sans nécessité pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

ART. 262.

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

(a) *Belgique* au lieu de : *France*.

(b) *Belge* au lieu de : *français*.

(c) *Belges* au lieu de : *françaises*.

(d) *Belgique* au lieu de : *France*.

Projet de la commission.

ART. 259.

(Comme ci-contre.)

ART. 260.

(Comme ci-contre.)

ART. 261.

(Comme ci-contre.)

ART. 262.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 263.

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tout dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affrêteurs.

ART. 264.

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

ART. 265.

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises embarquées par le capitaine pour son compte particulier sont confisquées au profit des autres intéressés.

ART. 266.

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

ART. 267 (a).

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

Le lieu et le temps de son départ,

La route qu'il a tenue,

Les hasards qu'il a courus,

Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

ART. 268.

Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Projet de la commission.

ART. 263.

(Comme ci-contre.)

ART. 264.

(Comme ci-contre.)

ART. 265.

(Comme ci-contre.)

ART. 266.

(Comme ci-contre.)

ART. 267.

(Comme ci-contre.)

ART. 268.

(Comme ci-contre.)

(a) Voir procès verbaux des séances de la commission du 17 mai 1861.

Projet du Gouvernement.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement.

Le juge de paix qui a reçu le rapport, est tenu de l'envoyer sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

ART. 269.

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de *Belgique* (a), de lui faire un rapport, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ; l'état et la nature de son chargement.

ART. 270.

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port *belge* (b), il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de *Belgique* (a), ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

ART. 271.

Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

ART. 272.

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi

Projet de la commission.

ART. 269.

(Comme ci-contre.)

ART. 270.

(Comme ci-contre.)

ART. 271.

(Comme ci-contre.)

ART. 272.

(Comme ci-contre.)

(a) *Belgique* au lieu de : *France*.

(b) *Belge* au lieu de : *français*.

Projet du Gouvernement.

en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

ART. 273.

Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise, avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

ART. 274.

Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

TITRE V.

DE L'ENGAGEMENT ET DES LOYERS DES MATELOTS ET GENS DE L'ÉQUIPAGE.

ART. 275.

Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties.

ART. 276.

Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

ART. 277.

Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus.

Projet de la commission.

ART. 273.

(Comme ci-contre.)

ART. 274.

(Comme ci-contre.)

TITRE V.

DE L'ENGAGEMENT ET DES LOYERS DES MATELOTS ET GENS DE L'ÉQUIPAGE.

ART. 275.

(Comme ci-contre.)

ART. 276.

(Comme ci-contre.)

ART. 277.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier aux termes de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi et en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois, reçoivent en outre leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affrêteurs, ou le commissaire maritime (a) ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ.

ART. 278.

Si l'y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du Gouvernement avant le voyage commencé,

Il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.

ART. 279.

Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage,

Dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi;

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt;

Le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement.

ART. 280.

Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation.

ART. 281.

Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il ne leur est fait aucune diminution.

(a) Le commissaire maritime au lieu de : l'officier d'administration.

Projet de la commission.

ART. 278.

(Comme ci-contre.)

ART. 279.

(Comme ci-contre.)

ART. 280.

(Comme ci-contre.)

ART. 281.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 282.

Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même proportion que l'aurait été le fret.

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage.

ART. 283.

En cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer.

Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

ART. 284.

Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvés.

Si les débris ne suffisent pas, où s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret.

ART. 285.

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

ART. 286.

De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

ART. 287.

Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire.

Projet de la commission.

ART. 282.

(Comme ci-contre.)

ART. 283.

(Comme ci-contre.)

ART. 284.

(Comme ci-contre.)

ART. 285.

(Comme ci-contre.)

ART. 286.

(Comme ci-contre.)

ART. 287.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement

ART. 288.

Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates.

ART. 289.

Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge, il pourra même être congédié par le capitaine.

Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

ART. 290.

En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses loyers est dû, s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

ART. 291.

Le matelot pris dans le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affréteurs, pour le paiement de son rachat.

Il est payé de ses loyers, jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

ART. 292.

Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers.

Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

ART. 293.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire.

Projet de la commission.

ART. 288.

(Comme ci-contre.)

ART. 289.

(Comme ci-contre.)

ART. 290.

(Comme ci-contre.)

ART. 291.

(Comme ci-contre.)

ART. 292.

(Comme ci-contre.)

ART. 293.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et du chargement.

ART. 294.

Le montant de l'indemnité est fixé à 600 francs.

Le recouvrement et l'emploi en seront faits suivant les formes déterminées par le Gouvernement, dans un règlement relatif au rachat des captifs.

ART. 295.

Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

L'indemnité est fixée à la totalité des loyers, et aux frais du retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

ART. 296.

Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots.

ART. 297.

Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots, sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage.

TITRE VI.

DES CHARTES-PARTIES, AFFRÈTEMENTS OU NOLISSEMENTS.

ART. 298.

Toute convention pour louage d'un vaisseau appelée *charte-partie*, *affrètement* ou *nolisement*, doit être rédigée par écrit.

Projet de la commission.

ART. 294.

(Comme ci-contre.)

ART. 295.

(Comme ci-contre.)

ART. 296.

(Comme ci-contre.)

ART. 297.

(Comme ci-contre.)

TITRE VI.

DES CHARTES-PARTIES, AFFRÈTEMENTS OU NOLISSEMENTS.

ART. 298.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Elle énonce :
 Le nom et le tonnage du navire.
 Le nom du capitaine,
 Les noms du fréteur et de l'affréteur,
 Le lieu et le temps convenus pour la charge
 et pour la décharge,
 Le prix du fret ou nohis,
 Si l'affrètement est total ou partiel,
 L'indemnité convenue pour les cas de retard.

ART. 299.

Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

ART. 300.

Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

ART. 301.

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

ART. 302.

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

ART. 303.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

ART. 304.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder.

Projet de la commission

ART. 299.

(Comme ci-contre)

ART. 300.

(Comme ci-contre.)

ART. 301.

(Comme ci-contre.)

ART. 302.

(Comme ci-contre.)

ART. 303.

(Comme ci-contre.)

ART. 304.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 305.

Le navire, les agrès et appareils, le fret et les marchandises chargées, sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

TITRE VII.

DU CONNAISSEMENT.

ART. 306.

Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter.

Il indique :

Le nom du chargeur,

Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite,

Le nom et le domicile du capitaine,

Le nom et le tonnage du navire,

Le lieu du départ et celui de la destination.

Il énonce le prix du fret.

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée.

ART. 307.

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins :

Un pour le chargeur;

Un pour celui à qui les marchandises sont adressées;

Un pour le capitaine;

Un pour l'armateur du bâtiment.

Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine dans les vingt-quatre heures après le chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

ART. 308.

Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

Projet de la commission.

ART. 305.

(Comme ci-contre.)

TITRE VII.

DU CONNAISSEMENT.

ART. 306.

(Comme-ci-contre.)

ART. 307.

(Comme ci-contre.)

ART. 308.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 309.

En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

ART. 310.

Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

TITRE VIII.

DU FRET OU NOLIS.

ART. 311.

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé *fret* ou *nolis*.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il est constaté par la charte-partie ou par le connaissement.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait, ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau.

ART. 312.

Si le navire est loué en totalité, et que l'affrètement ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrètement.

L'affrètement profite du fret des marchandises qui complète le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

ART. 313.

L'affrètement qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, est tenu de payer le fret en entier, et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie.

Projet de la commission.

ART. 309.

(Comme ci-contre.)

ART. 310.

(Comme ci-contre.)

TITRE VIII.

DU FRET OU NOLIS.

ART. 311.

(Comme ci-contre.)

ART. 312.

(Comme ci-contre.)

ART. 313.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Si cependant l'affrèteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non charge, le fret entier sera dû au capitaine.

ART. 314.

Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur.

ART. 315.

N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

ART. 316.

Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

ART. 317.

Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé, dans le même lieu, pour les marchandises de même nature.

ART. 318.

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

ART. 319.

Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de

Projet de la commission.

ART. 314.

(Comme ci-contre.)

ART. 315.

(Comme ci-contre.)

ART. 316.

(Comme ci-contre.)

ART. 317.

(Comme ci-contre.)

ART. 318.

(Comme ci-contre.)

ART. 319.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

l'affrèteur, les frais du retardement sont dus par l'affrèteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

ART. 320.

Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

ART. 321.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affrèteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

ART. 322.

Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affrèteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

ART. 323.

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements.

Projet de la commission.

ART. 320.

(Comme ci-contre.)

ART. 321.

(Comme ci-contre.)

ART. 322.

(Comme ci-contre.)

ART. 323.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement

ART. 324.

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

ART. 325.

Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance,

Il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.

ART. 326.

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

ART. 327.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

ART. 328.

Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

ART. 329 (a).

La contribution pour le rachat se fait conformément aux articles 434 et 435 du titre des avaries (b).

Projet de la commission.

ART. 324.

(Comme ci-contre.)

ART. 325.

(Comme ci-contre.)

ART. 326.

(Comme ci-contre.)

ART. 327.

(Comme ci-contre.)

ART. 328.

(Comme ci-contre.)

ART. 329.

(Comme ci-contre.)

(a) La mention des articles faite à la fin du présent article sera rectifiée lors du second vote

(b) Voir procès-verbaux de la séance de la commission du 16 juin 1865.

Projet du Gouvernement.

ART. 330.

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

ART. 331.

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

ART. 332.

Le capitaine est préféré, pour son fret sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

ART. 333.

En cas de faillite des chargeurs ou réclameurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

ART. 334.

En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

ART. 335.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou pour cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coûté qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Projet de la commission.

ART. 330.

(Comme ci-contre.)

ART. 331.

(Comme ci-contre.)

ART. 332.

(Comme ci-contre.)

ART. 333.

(Comme ci-contre.)

ART. 334.

(Comme ci-contre.)

ART. 335.

(Comme ci-contre.)