

(1)

(N° 204.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1870.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE (1).

(LIVRE II, TITRES XII à XIV.)

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de révision du Code de commerce ne propose que trois modifications aux dispositions dont se composent aujourd'hui les titres XII, XIII, et XIV du livre II.

Les deux premières se rapportent aux articles 417 et 428 du Code placés au titre XII, *du jet et de la contribution*.

(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).		
Amendements au titre VIII, n°s 24, 25 et 27.		
Titre VIII, livre 1 ^{er} , adopté par la Chambre au premier vote, n° 28.		
Amendements aux titres IV et VII, n° 33.		
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° 37.		

(La suite à la page 2.)

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

Le jet est l'action de précipiter à la mer tout ou partie du chargement pour alléger le navire.

Pour donner lieu à une indemnité, il faut que le jet ait eu lieu :

- 1° Dans les cas prévus par la loi ;
- 2° En vertu d'une délibération motivée ;
- 3° Avec un résultat utile.

La contribution a pour objet de faire concourir à l'indemnité de la perte, proportionnellement à l'intérêt de chacun d'eux, tous ceux pour qui elle a été utilement soufferte.

La contribution, par conséquent, est due :

- 1° Par le navire et le fret ;
- 2° Par les effets sauvés ;
- 3° Par les effets jetés.

Cependant, d'après l'article 417 du Code, le navire ayant subi certaine détérioration par le fait seul du voyage, la contribution ne devait pas porter sur la totalité du navire et du fret, mais seulement sur la moitié de l'un et la moitié de l'autre ⁽¹⁾.

La même proportion était indiquée à l'article 304 (titre *du fret*) et à l'article 401 (titre *des avaries*).

Votre commission, d'accord avec les auteurs du projet, ayant modifié l'article 401 et par relation l'article 304, dans le sens d'une contribution à supporter par le navire et le fret *pour leur valeur entière*, il fallait apporter un semblable changement à l'article 417 ⁽²⁾.

Toutefois c'est uniquement en ce qui concerne la contribution du navire et du fret que l'article 417 ancien se trouve modifié.

Si ceux qui profitent du sacrifice doivent supporter l'indemnité, il est évident que la répartition doit être faite sur les *marchandises sauvées* et le *navire*. En ce point l'article 417 doit être maintenu.

Amendements au titre III, livre 1^{er}, n^{os} 66, 68, 71, 74, 77, 80, 82, 86, 89, 90, 95 et 142.
Rapport sur le titre VI, livre 1^{er}, n^o 76.

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

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

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

Rapport sur des amendements proposés par le Gouvernement concernant les sociétés coopératives, n^o 130.

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

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

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

Rapport sur les titres I à VIII, livre II, n^o 200.

Rapport sur le titre IX, n^o 201.

Rapport sur le titre X, n^o 202.

Rapport sur le titre XI, n^o 203.

(1) Bravard-Veyrières, *Manuel*, n^{os} 183, 184.

(2) Exposé des motifs, p. 465, et mon rapport sur les huit premiers titres de ce livre *in fine*.
(*Document*, n^o 200.)

Les propriétaires des effets jetés profitant du sacrifice, puisqu'ils sont remboursés sur ce qui reste, il est trop juste que ces *effets jetés* contribuent également. Ici encore on doit conserver la disposition existante ⁽¹⁾.

Voici maintenant le changement apporté à l'article 428.

D'après cet article, le capitaine et l'équipage sont privilégiés, pour le montant de la contribution, sur les marchandises ou le prix en provenant. Une première rédaction portait : « En cas de refus de la part des contribuables de payer leur part à la contribution, le capitaine peut retenir leurs marchandises et en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence de leurs portions. » La rédaction du Code actuel fut préférée comme déterminant mieux le droit du capitaine, lequel s'exerce, comme tous les privilèges, par voie d'opposition, de condamnation et de vente judiciaire. Toutefois, malgré le changement de texte, la pratique admettait que le capitaine pouvait suspendre la remise des marchandises jusqu'au paiement de la contribution, ou tout au moins qu'il pouvait demander une caution. C'est à ce dernier moyen de coercition que l'article nouveau limite son droit ⁽²⁾.

La troisième modification proposée est relative à l'article 432. On réduit à trois ans, à compter de la date du contrat, le délai de la prescription établie par cet article pour toute action dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance. L'ancien délai de cinq ans est trop long, eu égard à la rapidité actuelle des communications; celui de trois ans, déjà adopté pour les assurances en général, sera cette fois encore amplement suffisant ⁽³⁾.

Votre commission adopte ces trois changements; elle ne croit pas devoir en proposer d'autres.

Le Président-Rapporteur,

P. VANHUMBÉCK.

⁽¹⁾ Boulay-Paty, *Cours*, t. IV, p. 556.

⁽²⁾ Boulay-Paty sur Emerigon, chap. XII, section XLII; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 1228; Exposé des motifs, p. 466.

⁽³⁾ Exposé des motifs, p. 467 et mon rapport sur le titre IX du livre 1^{er} (*Documents*, n° 57), p. 28. — D'après l'exposé des motifs, ce délai de trois ans a été adopté par le Code hollandais. L'allégation a besoin d'être expliquée; la forme absolue qu'on lui a donnée peut faire penser que la législation des Pays-Bas aurait établi une prescription de trois ans pour les actions dérivant des contrats à la grosse et des assurances maritimes. Il n'en est rien : l'article 745 du *Wetboek van loophandel* de 1838 est conforme à l'article 432 du Code français de 1808. De même aussi que l'article 433 de ce dernier Code, l'article 741 du texte hollandais admet une prescription d'un an applicable aux actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, nourriture fournie aux matelots par ordre du capitaine. Mais l'article 742 néerlandais s'écarte de notre article 433 actuel, en soustrayant à la prescription annale les fournitures de choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, les salaires d'ouvriers, les ouvrages faits, et en créant pour les actions relatives à ces objets une prescription nouvelle et spéciale fixée à *trois années*. Nous ne disons pas qu'on ne puisse tirer ici aucun argument de cet article 742; seulement, n'allons pas croire que la législation de nos voisins du Nord renferme une disposition identique à celle par laquelle le projet belge réduit à trois ans la prescription des actions dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance maritime.

PROJET DE LOI.

Projet du Gouvernement.

TITRE XII (a).

DU JET ET DE LA CONTRIBUTION.

ART. 441.

Si, par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage.

S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

ART. 442.

Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.

ART. 443.

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens.

La délibération exprime :

Les motifs qui ont déterminé le jet,

Les objets jetés ou endommagés.

Elle présente la signature des délibérants, ou les motifs de leur refus de signer.

Elle est transcrite sur le registre.

ART. 444.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre.

(a) Voir les procès-verbaux des séances de la commission du 16 juin 1865.

Projet de la commission.

TITRE XII.

DU JET ET DE LA CONTRIBUTION.

ART. 441.

(Comme ci-contre.)

ART. 442.

(Comme ci-contre.)

ART. 443.

(Comme ci-contre.)

ART. 444.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 445.

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port *belge* (a).

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul de *Belgique* (b), et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

ART. 446.

Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissements, et des factures s'il y en a.

ART. 447.

Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de *Belgique* (b), ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

ART. 448 (c).

La répartition pour le payement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés et sur le navire et le fret, conformément aux articles 454 et 455 du titre des avaries.

ART. 449.

Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées.

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qua-

Projet de la commission.

ART. 445.

(Comme ci-contre.)

ART. 446.

(Comme ci-contre.)

ART. 447.

(Comme ci-contre.)

ART. 448.

(Comme ci-contre.)

ART. 449.

(Comme ci-contre.)

(a) *Belge* au lieu de *français*.

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

(c) La mention des articles faite au présent article sera rectifiée lors du second vote.

Projet du Gouvernement.

lité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissance, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissance, si elles sont sauvées.

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

ART. 450.

Les munitions de guerre et de bouches, et les hardes des gens de l'équipage, ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

ART. 451.

Les effets dont il n'y a pas de connaissance ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés; ils contribuent s'ils sont sauvés.

ART. 452.

Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

ART. 453.

Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

ART. 454.

Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

ART. 455.

Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre,

Les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

ART. 456.

Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'inavigabilité.

Projet de la commission

ART. 450.

(Comme ci-contre.)

ART. 451.

(Comme ci-contre.)

ART. 452.

(Comme ci-contre.)

ART. 453.

(Comme ci-contre.)

ART. 454.

(Comme ci-contre.)

ART. 455.

(Comme ci-contre.)

ART. 456.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 457.

Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

ART. 458.

En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allèges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

ART. 459.

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

Ils ne peuvent toutefois retenir les marchandises si le destinataire donne caution pour le paiement de la contribution.

ART. 460.

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

TITRE XIII (a).

DES PRESCRIPTIONS.

ART. 461.

Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

ART. 462 (b).

L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'article 373.

(a) Voir procès-verbaux des séances de la commission du 25 juin 1863.

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

Projet de la commission.

ART. 457.

(Comme ci-contre.)

ART. 458.

(Comme ci-contre.)

ART. 459.

(Comme ci-contre.)

ART. 460.

(Comme ci-contre.)

TITRE XIII.

DES PRESCRIPTIONS.

ART. 461.

(Comme ci-contre.)

ART. 462.

(Comme ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

ART. 463.

Toute action dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance est prescrite après trois ans à compter de la date du contrat.

ART. 464.

Sont prescrites :

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;

Pour nourriture fournie aux matelots, par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Pour salaires d'ouvriers, et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ;

Toute demande en délivrance de marchandises un an après l'arrivée du navire.

ART. 465.

La prescription ne peut avoir lieu s'il y a cédula, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire.

TITRE XIV (a).

FINS DE NON-RECEVOIR.

ART. 466.

Sont non recevables :

Toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ;

Toutes actions contre l'affrèteur, pour avarie, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ;

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

ART. 467.

Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

(a) Voir les procès verbaux des séances de la commission du 23 juin 1865.

Projet de la commission

ART. 463.

(Comme ci-contre.)

ART. 464.

(Comme ci-contre.)

ART. 465.

(Comme ci-contre.)

TITRE XIV.

FINS DE NON-RECEVOIR

ART. 466.

(Comme ci-contre.)

ART. 467.

(Comme ci-contre.)