

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 DÉCEMBRE 1877.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE.

RAPPORT

SUR DES AMENDEMENTS ⁽¹⁾, FAIT AU NOM DE LA COMMISSION⁽²⁾, PAR M. VAN HUMBÉECK.

MESSIEURS,

Dans le courant de la session dernière divers articles du livre II du Code de commerce ont été renvoyés à la Commission.

Nous venons soumettre à la Chambre les résultats du nouvel examen auquel a donné lieu ce renvoi.

TITRE PREMIER.

ART. 2, n° 2. — M. Van Iseghem avait proposé de supprimer la mention du droit de *tonnage*, qui est aboli, mais d'ajouter à l'énumération les droits *de quai, de phare, d'écluses*.

La Commission et le Gouvernement proposent la rédaction suivante :

« Les droits de navigation établis conformément à la loi ainsi que les » frais de remorquage. »

On évite par cette formule générale les dangers d'une énumération incomplète. Comme le dit un auteur, sous quelque nom que soient établies ces sortes de contributions, il suffit qu'elles soient perçues par des régies dépendant du Trésor public pour leur attribuer le privilège ici prévu. C'est ce que

(1) Voir les *Documents parlementaires*, n° 80, 81 et 85 (session de 1876-1877).

(2) La commission est composée de MM. VAN HUMBÉECK, *président*, JACOBS, PIRMEZ, CRUYT, VAN ISEGHEM, MEERUS et SAINTELETTE.

fait comprendre notre texte nouveau. Les frais de remorquage font l'objet d'une indication spéciale par la raison, que si leur importance autorise à les faire concourir avec les droits de navigation, ils ne sont point nécessairement compris dans ceux-ci, puisque le remorquage peut faire l'objet d'une entreprise privée.

ART. 2, n° 6. — Le mot *sauvetage* avait paru à l'honorable M. Orts ne point comprendre les indemnités d'*assistance maritime* dues à celui, dont les efforts préservent un navire en danger de faire naufrage, le ramènent sain et sauf au port. La Commission croit que le terme employé dans son premier projet comprenait ces sortes d'indemnités, mais pour lever tout doute elle propose de dire : « Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage » ou de l'*assistance maritime* pour le dernier voyage. »

TITRE II.

ART. 3^{bis}. — D'après le projet de la Commission et du Gouvernement « l'armateur qui est copropriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition. »

M. Jacobs proposait de dire : « Les propriétaires du navire peuvent déléguer un gérant qui les représente en justice, etc. (comme au texte précédent). »

L'auteur de l'amendement reprochait au premier texte de sembler admettre qu'on peut être armateur sans être propriétaire d'aucune fraction du navire.

En effet, c'est ce qu'on admettait et c'est ce qui arrive. Le fait, s'il n'est pas fréquent, se présente cependant.

D'ailleurs l'article déroge à la maxime *nul ne plaide par procureur*. Il se fonde sur ce que l'armateur représente aux yeux de tous la généralité des intérêts du navire. Il est donc naturel de permettre de conférer à l'armateur, comme pouvoir réel, celui que par la force des choses chacun est porté à lui assigner. Mais l'amendement va au delà d'une dérogation fondée sur l'observation des faits, puisqu'il permet à la majorité des copropriétaires de se faire représenter en justice par un tiers quelconque, qui ne sera ni propriétaire, ni copropriétaire, ni armateur, c'est-à-dire qui n'aura ni la réalité, ni l'apparence du droit qu'il exercera en justice. La Commission s'en tient donc à la rédaction présentée d'abord par elle et empruntée au projet de révision élaboré en France.

ART. 10. — Cet article énumère les documents que le capitaine est tenu d'avoir à bord. Il parlait « des lettres de mer ou de *nationalisation*. » Ces trois derniers mots n'ont plus de sens dans la législation belge; ils doivent disparaître, selon l'observation de l'honorable M. Van Iseghem. Mais nous ne voyons pas d'utilité à ajouter, comme le voudrait le même honorable collègue, les mots *s'il y a lieu* au paragraphe qui mentionne « les acquits de » paiement ou à caution des douanes. » Il va de soi qu'on n'est tenu d'avoir

à bord ces pièces, que si l'on y a des marchandises pour lesquelles certains droits peuvent être exigés.

M. Jacobs proposait d'éliminer de l'énumération les *chartes-parties*. Le projet n'exigeant plus la rédaction par écrit du contrat d'affrètement, cette disposition sera en effet souvent inexécutable. Elle le sera aussi, lorsque la charte-partie, quoique rédigée par écrit, n'aura pas été conclue par le capitaine. Ainsi un armateur résidant au Brésil peut y conclure avec un affrèteur, habitant du même pays, le louage maritime d'un navire qui se trouve à Anvers. Il suffit pour cela que cet affrèteur ait un agent à Anvers; il télégraphiera à cet agent comme l'armateur télégraphiera au capitaine, et le contrat d'affrètement sera exécuté à Anvers. L'exigence relative à la charte-partie doit donc être supprimée.

ART. 17. — La suppression des mots *ou par l'agent consulaire belge*, proposée par l'honorable M. Van Iseghem, a paru pouvoir être adoptée.

A l'avant-dernier paragraphe, le même membre a proposé une modification plus importante. Il s'agit ici de reconnaître et de réglementer le droit des chargeurs de s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises. On exigeait d'eux le paiement du fret à proportion de ce que le voyage est avancé, s'ils étaient tous d'accord; à défaut de consentement d'une partie, ceux qui veulent user de leur droit, sont tenus du fret entier sur leurs marchandises. M. Van Iseghem demandait qu'ils fussent tenus en outre *de leur quote-part dans les avaries*. Cela paraît certain pour les avaries antérieures au déchargement : « toute marchandise préservée contribue » (art. 19, tit. III). M. le Ministre de la Justice s'est lui-même arrêté, au sein de la Commission, à cette opinion dont il avait paru s'écarter dans la discussion publique. Il n'est pas moins évident que les chargeurs ne peuvent être tenus de contribuer aux avaries survenues après le déchargement de leurs effets. L'addition proposée est donc utile; nous l'adoptons.

ART. 29. — Cet article reproduit simplement l'article 246 du Code actuel, qui ne s'applique, d'après les termes, qu'aux naufrages sur la côte du pays. L'esprit n'en est cependant pas douteux : les formalités qui en Belgique doivent s'accomplir devant l'autorité judiciaire du lieu ou à défaut devant toute autre autorité civile, devront être remplies à l'étranger devant le consul belge ou à défaut devant le magistrat de la localité. La Commission adopte, avec un changement de rédaction, l'amendement proposé dans ce sens par M. Van Iseghem. D'après elle on devrait dire : « Le capitaine qui a fait naufrage et » qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage est tenu de se présenter » en Belgique devant le juge du lieu ou à défaut devant toute autre autorité » civile, à l'étranger devant le conseil de Belgique ou à son défaut devant le » magistrat du lieu, d'y faire son rapport, de le faire vérifier etc. (le reste » comme au projet). »

ART. 31. — La Commission croit qu'on peut supprimer les mots *à peine de poursuites extraordinaires contre lui*. L'article formule une obligation du capitaine, qui trouve sa sanction civile dans les principes généraux du droit

et sa sanction pénale dans la loi du 21 juin 1849 ou dans les lois qui viendraient remplacer celle-ci. On peut se borner ici à consacrer l'obligation, sans autres explications.

TITRE III.

ART. 1 et 4. — L'alinéa 3 de l'article 3 doit être transporté à l'article 1^{er} dont il fera le deuxième paragraphe ; cette disposition n'est pas relative au *fret*, mais au contrat de louage maritime.

L'énumération du dernier paragraphe de l'article 3 étant nécessairement énonciative, il est inutile de la rendre plus longue, comme le proposait M. Van Iseghem, puisqu'on n'arriverait pas à la rendre complète. Le Ministre de la Justice a proposé de la simplifier en recourant à des dénominations plus générales, et la Commission, se ralliant à son avis, adopte la rédaction suivante : « Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un » voyage entier ou pour un temps limité, au poids, au nombre ou à la mesure, » à forfait ou à la cueillette. »

ART. 14. — Le remboursement des avaries doit être favorisé autant que le paiement du fret. Nous adoptons la proposition de M. Van Iseghem d'ajouter après les mots « pour son fret » ceux-ci : « et le remboursement des avaries s'il y a lieu.

ART. 30. — Cet article correspond aux articles 302, 303 et 304 du Code actuel. On propose de prévoir le cas d'*abordage* en même temps que ceux de *nauffrage*, d'*échouement*, de *pillage*, de *prise*. Les raisons données dans la discussion publique (*Ann. parl.*, 1876-1877, p. 377) contre cette proposition, sont confirmées par l'examen du Code néerlandais (art. 483) et des projets de révision français (art. 298) et italien (art. 624). La Commission n'adopte pas l'amendement.

TITRE VII.

ART. 1^{er}. — Dans l'énumération des choses que l'assurance peut avoir pour objet, la Commission, après « le profit espéré des marchandises » propose d'ajouter « les loyers des gens de mer. » Elle se réfère aux motifs donnés en faveur de cette addition dans la discussion publique (*Ann. parl.*, 1876-1877, p. 580).

ART. 5. — Le dernier alinéa présentait une rédaction sujette à des critiques, auxquelles nous croyons faire droit, en proposant, d'accord avec le Gouvernement, le texte suivant : « A l'égard de toutes autres choses, la responsabilité de l'assureur commence et finit au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes. »

ART. 8. — La précaution prise par cet article s'applique seulement aux marchandises importées en Belgique et assurées en Belgique; on demandait qu'il fût complété en ajoutant l'exportation à l'importation, et le contrat d'assurance conclu à l'étranger au contrat passé en Belgique. Nous croyons cette dernière assimilation sans portée, l'assurance contractée à l'étranger étant régie par la loi étrangère. Il ne peut donc être question que de la première et, en ce qui la concerne, nous croyons, avec le Gouvernement, faire droit à l'observation en rédigeant la disposition comme suit : « Tout homme de » l'équipage et tout passager qui charge à bord des marchandises assurées » en Belgique, est tenu d'en laisser un connaissance au lieu où le charge- » ment s'effectue. En Belgique, ce connaissance est laissé au greffe du tri- » bunal de commerce; à l'étranger, entre les mains du consul belge ou, à » défaut, entre les mains du magistrat du lieu. »

ART. 12. — On a demandé ce que devient la prime, lorsqu'un contrat d'assurance est résilié pour survenance en cours de voyage d'un fait de guerre. La solution la plus équitable consiste dans la restitution de la prime en proportion des risques non subis, ou, en d'autres termes, en proportion de la durée probable de la route restant à faire.

Ici se termine l'examen des amendements renvoyés.

Nous avons eu à examiner d'autres modifications, que le Gouvernement propose à la Commission d'apporter à certains articles déjà soumis à l'épreuve d'une première discussion.

TITRE III, ART. 19. — D'après cet article, « lorsque le navire est arrêté » par une force majeure dans le cours de son voyage, il n'est dû aucun fret » pour le temps de sa détention, si le navire est affrété à temps, ni augmenta- » tion de fret, s'il est loué au voyage.

» La nourriture et le loyer de l'équipage pendant la détention sont répu- » tées avaries communes. »

L'addition du mot *communes*, qui est en contradiction avec tous les développements donnés pour expliquer l'article 33, est une erreur évidente. (Mon rapport, Docum. n° 237 de la session 1874-1875, pp. 56 à 59.)

Nous croyons qu'il faut supprimer le mot *communes*. Quelles seront les conséquences pratiques de ce système? Quel que soit le mode d'affrètement, l'armateur ne perçoit aucun fret pour le temps de la détention; le matelot engagé au mois reçoit moitié de ses gages, même pendant la détention; il ne reçoit rien pour ce même temps s'il est loué au voyage.

Lors donc qu'il s'agit de matelots loués au voyage, rien n'est changé au système du Code (Cpr. art. 254 du Code et 41, titre II du projet). Pas de dépenses supplémentaires pour l'armement; pas de discussions possibles sur le point de savoir si le règlement aura lieu à titre d'avaries communes ou autrement, puisqu'il n'y a rien à régler.

Quand les matelots sont loués au mois, ils touchent pendant la détention moitié de leurs gages. Cette dépense ne peut être considérée comme faite volontairement pour le bien et le salut commun. C'est une perte pour l'armement, mais une perte qui est de l'essence des risques incombant à l'opération; le chargement perd de son côté les chances d'une réalisation opportune et l'intérêt des capitaux qu'il représente; les engagés à titre divers dans l'affrètement souffrent tous un dommage fortuit; pourquoi ce dommage prendrait-il le caractère d'avarie commune? on ne le voit pas. Il est vrai que les chargeurs profitent, dans certaine mesure, de la garde et des soins que les matelots donnent pendant la détention au navire et au chargement. En supposant que cela donne lieu à une dépense à bonifier et à répartir entre ceux qui en ont profité, elle devrait être considérée comme une avance faite dans l'intérêt du chargement et ne prendrait pas pour cela le caractère d'avarie commune; le paiement proportionnel se ferait alors en vertu du principe général, dont on trouve des exemples d'application notamment dans les articles 1375, 1947 et 1999 du Code civil.

Nous maintenons donc la théorie de notre premier rapport et retranchons le mot *commune*, à la fin de l'article 19.

TITRE III, ART. 35. — L'article 35, dont nous venons de confirmer la théorie à propos de l'article 19, touche aussi au sort des loyers et de la nourriture des matelots pendant la réparation des dommages volontairement soufferts par le salut commun.

Le texte du Code actuel les range au nombre des avaries particulières quand le navire est loué au voyage; il les considère comme avaries communes, quand le navire est loué au mois, ce qui est le cas le moins fréquent. (Comp. art. 400, n° 6, et 403, n° 4.) Nous avons indiqué dans notre premier rapport (p. 59) les raisons de les faire considérer toujours comme avaries particulières. Cependant, en examinant le système nouveau dans ses conséquences pratiques, on peut lui reprocher de n'être pas équitable lorsque les matelots sont loués au mois et que la relâche est nécessitée par un péril commun qui ne trouve pas sa cause dans le mauvais état du navire; il laisse en effet dans cette hypothèse l'augmentation des loyers des matelots à charge de l'armateur, tandis que le chargeur n'y contribue point, quoique la mesure soit prise autant dans son intérêt que dans celui de l'armateur; bien plus, le chargeur serait affranchi de toute contribution même si la relâche était nécessitée par un vice de la cargaison. On peut faire disparaître ces anomalies en ajoutant après l'article 35 un article nouveau qui dirait :

« **ART. 35 bis.** — Sont toutefois considérées comme avaries communes, les dépenses de toute relâche effectuée à la suite de fortune de mer, qui mettrait le navire et la cargaison, si la navigation était continuée, en état de péril commun.

» Si la relâche est motivée par une voie d'eau ou par d'autres avaries qui soient reconnues provenir du vice propre du navire ou d'une cause imputable au capitaine ou à l'équipage, les dépenses sont avaries particulières au navire.

» Si la relâche est motivée par la fermentation spontanée ou par d'autres

vices propres de la marchandise, toutes les dépenses sont avaries particulières à la marchandise. »

Telle est la proposition du Gouvernement. La Commission s'y rallie.

En dehors des amendements, dont l'examen précède, il en est quelques-uns, relatifs au titre I du livre II, que nous avons dû laisser en suspens, leur sort dépendant de celui qui sera fait aux modifications proposées par le Ministre de la Justice au premier projet de législation sur l'hypothèque maritime.

Nous donnons, comme annexe à ce rapport, le texte des amendements réservés et celui des propositions auxquelles ils sont subordonnés.

Le Président-Rapporteur,

P. VAN HUMBÉECK.

(8)

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

LIVRE II. — TITRE I.

PROJET.

Texte ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 237. — Discussion, séance du 6 février 1877).

ART. 1, § 1 (190 C. com.).

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles, néanmoins ils peuvent être hypothéqués.

ART. 5 (195-196).

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.

Néanmoins la vente totale ou partielle d'un navire ne peut être opposée aux tiers, qui auraient contracté sans fraude, si elle n'est constatée par la lettre de mer.

ART. 1, § 2 (190).

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur créances ou inscriptions.

ART. 2 (191).

Sont privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances 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, remorquage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin ;
- 3° Les gages du gardien et frais de garde du

Amendements et texte nouveau proposés par le Gouvernement.

ART. 1 (190 C. com.).

(Comme ci-contre.)

ART. 2 (195-196).

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.

L'acte est transcrit en entier sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. Jusque-là il ne peut être opposé aux tiers qui auraient contracté sans fraude.

ART. 3 (190).

(Comme ci-contre.)

ART. 4 (191).

(Comme ci-contre.)

Texte ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 257. — Discussion, séance du 6 février 1877).

Amendements et texte nouveau proposés par le Gouvernement.

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 entrée dans le port;

6° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage pour le dernier voyage;

7° Les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage, employés depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage, quel que soit le mode de rémunération de leurs services;

8° 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;

9° Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuaille, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;

10° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage;

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe à concurrence seulement de la somme dont celui-ci se trouve débiteur, envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée;

11° Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré;

12° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, appareils et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage, quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année, quand l'assurance est faite à l'année;

13° Les dommages-intérêts dus aux affrèteurs, pour 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;

14° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage;

15° Les sommes dues au vendeur du navire pour son prix.

Les créanciers compris dans chacun des nu-

Texte ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 237. — Discussion, séance du 6 février 1877).

Amendements et texte nouveau proposés par le Gouvernement.

méros du présent article viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

ART. 3 (192).

Le privilège accordé aux créances 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 juges ou tribunaux compétents;

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

3° Les créances désignées par les n° 3, 4 et 5 de l'article 2 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 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° Les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés 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 dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction des navires et les avances faites pour sa construction, par tous les moyens de preuve prévus par l'article 25 de la loi du 15 décembre 1872;

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

9° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties et approuvés par le Président du tribunal de commerce;

ART. 5. (192).

(Comme ci-contre.)

Texte ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 237. — Discussion, séance du 6 février 1877).

Amendements et texte nouveau proposés par le Gouvernement.

10° *La vente du navire, par un acte ayant date certaine au moyen de la mention qui en est faite sur la lettre de mer.*

10° *La vente du navire par un acte ayant date certaine et rendu public par inscription sur les registres du conservateur des hypothèques.*

ART. 4. (193).

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

Par la vente en justice faite dans les formes établies;

Ou par la vente volontaire constatée sur la lettre de mer, publiée dans un des journaux d'Anvers et de Gand, et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur.

Néanmoins les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

ART. 6 (193).

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 la loi.

Ou par la vente volontaire transcrite conformément à l'article 2 publiée dans un des journaux d'Anvers, de Gand et du port d'armement et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur.

Néanmoins, les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Le projet nouveau proposé pour le titre I trouve sa justification dans les notes explicatives se rapportant à l'article 6 du titre V suivant relatif à l'hypothèque maritime.

ANNEXE N° 2.

TITRE V — DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 238)

ARTICLE PREMIER.

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 2.

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par acte sous signatures privées.

ART. 3.

L'hypothèque sur le navire ou sur les portions du navire ne peut être consentie que par le propriétaire, ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit.

ART. 4.

L'hypothèque maritime, à moins de convention, s'étend au corps du navire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 5.

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

ART. 6.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le receveur des douanes à Anvers.

Si le navire a déjà des lettres de mer, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes.

ART. 7.

Tout propriétaire d'un navire nouvellement construit en Belgique qui demande des lettres de mer est tenu de joindre à cet effet un état des

Nouveau

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

ART. 2.

(Comme ci-contre.)

ART. 3.

L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit.

ART. 4.

L'hypothèque maritime, à moins de convention, s'étend aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

ART. 6.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le conservateur des hypothèques à Anvers.

ART. 7.

(Supprimé.)

Ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 238).

inscriptions prises sur le navire en construction, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives par le receveur des douanes sur les lettres de mer.

ART. 8.

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du receveur des douanes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou une expédition s'il est authentique.

Il y est joint deux bordereaux, signés par les parties, dont l'un peut être porté sur le titre présenté.

Ils contiennent :

- 1° Les noms, prénoms et domicile du créancier et du débiteur;
- 2° La date et la nature du titre;
- 3° Le montant de la créance exprimée dans le titre;
- 4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement;
- 5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré;
- 6° Élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du receveur des douanes.

ART. 9.

Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

ART. 10.

S'il y a deux ou plusieurs inscriptions sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Nouveau.

ART. 8 (7).

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du *Conservateur des hypothèques* un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou une expédition, s'il est authentique.

Il y est joint deux bordereaux, dont l'un peut être porté sur le titre présenté.

Ils contiennent :

- 1° Les nom, prénoms, *profession* et domicile du créancier et du débiteur;
- 2°, 3°, 4° (comme ci-contre).

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré.

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

ART. 9 (8).

Le *conservateur* fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux et remet au requérant de l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription, *dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre.*

ART. 10 (9).

Entre les créanciers l'hypothèque n'a de rang que du jour de l'inscription prise sur les registres du conservateur dans la forme et de la manière prescrites par la loi.

Tous les créanciers inscrits le même jour exercent en concurrence une hypothèque à la même date sans distinction entre l'inscription du matin et celle du soir, quand cette différence serait marquée par le conservateur.

Ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 238)

Nouveau.

ART. 11.

Le receveur devra tenir, outre les registres des inscriptions, un registre de dépôts où seront constatés par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectueront les remises des titres dont on requiert l'inscription.

ART. 11.

(Supprimé.)

ART. 12.

Il donnera au requérant, si celui-ci le demande, une reconnaissance sur timbre de la remise des actes ou bordereaux destinés à être inscrits.

Il ne pourra opérer les inscriptions sur les registres qu'à la date et dans l'ordre des remises qui lui auront été faites.

ART. 12.

(Supprimé.)

ART. 13.

L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ART. 13 (10).

(Comme ci-contre.)

ART. 14.

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

ART. 14 (11).

(Comme ci-contre.)

ART. 15.

L'inscription garantit au même rang deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

ART. 15 (12).

L'inscription garantit au même rang *que le capital* trois années d'intérêt.

ART. 16.

Les inscriptions sont rayées du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 16 (13).

Les inscriptions sont rayées *ou réduites* du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 17.

A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le receveur des douanes que sur le dépôt d'un acte écrit de consentement.

Si les lettres de mer lui sont représentées simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner, à sa date, la radiation totale ou partielle.

ART. 17 (14).

A défaut du jugement la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le *conservateur des hypothèques* que sur le dépôt d'un acte écrit de consentement.

(Supprimé.)

Ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n^o 238).

Nouveau.

ART. 18.

Le receveur des douanes est tenu de délivrer, à tous ceux qui le requièrent, copie des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 19.

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

ART. 20.

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou une portion de navire, le suivent, dans quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription.

ART. 21.

Le nouveau propriétaire d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de la quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

1^o Un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix ; l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre qu'à celui de vente ;

2^o Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

ART. 18 (15).

Le conservateur des hypothèques.....
... (comme ci-contre).

ART. 19 (16).

(Comme ci-contre.)

L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance.

Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits ; il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou partie ne serait pas employée à la réparation du navire.

ART. 20.

(Supprimé.)

ART. 21 (17).

Le nouveau propriétaire d'un navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article *premier du titre I* (article 3 du projet nouveau) est tenu....(comme ci-contre).

1^o (Comme ci-contre.)

2^o *Indication de la date du volume et du numéro de la transcription.*

3^o (Comme ci-contre.)

Ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 238).

Nouveau.

ART. 22.

Le nouveau propriétaire déclarera par le même acte qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouira des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observera ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile seront immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

ART. 23.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus et de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges ou de consigner une somme équivalente.

ART. 24.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les dix jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, devant le tribunal de commerce d'Anvers pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 25.

En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies pour les ventes sur saisie.

ART. 26.

La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

ART. 22 (18).

(Comme ci-contre.)

ART. 23 (19).

Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage devant le tribunal de commerce d'Anvers pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 25 (20).

(Comme ci-contre.)

ART. 26 (21).

(Comme ci-contre.)

Ancien (Document parlementaire de la Chambre des Représentants, session 1874-1875, n° 238).

Nouveau.

ART. 27.

Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie.

ART. 27 (22).

(Comme ci-contre.)

ART. 28.

Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage est tenu de déclarer, avant le départ du navire, au bureau du receveur des douanes à Anvers, la somme pour laquelle il entend pouvoir user de ce droit.

Cette déclaration est mentionnée sur le registre du receveur et sur les lettres de mer, à la suite des hypothèques déjà existantes.

Les hypothèques réalisées en cours de voyage sont constatées sur les lettres de mer, à l'étranger par le consul de Belgique, ou à défaut par un officier public du lieu du contrat.

Elles prennent rang du jour de leur inscription sur les lettres de mer.

ART. 28.

(Supprimé.)

NOTES EXPLICATIVES.

ART. 3.

Le projet exprime une règle de droit commun en disant que l'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire. Toute hypothèque implique en germe une aliénation.

Le propriétaire peut confier à un tiers le pouvoir d'hypothéquer en son nom. Ce mandat doit être exprès, porte l'article 1988 C. c. Il doit être spécial, dit le projet, c'est-à-dire qu'il doit mentionner le pouvoir de consentir des hypothèques maritimes.

Enfin, le mandat doit être écrit. L'article 76 de la loi hypothécaire exige

également que les procurations à l'effet de constituer hypothèque soient données dans la même forme que l'acte constitutif.

L'article 4 du titre II 220 C. com.) règle les rapports des propriétaires du navire en tout ce qui concerne l'intérêt commun, pour le cas où la propriété est indivise. Le pouvoir qu'il accorde à la majorité de provoquer même l'aliénation du navire implique celui de consentir la dation de celui-ci en hypothèque. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de le dire expressément dans le texte.

L'article accorde à chacun des copropriétaires du navire pour la portion qui lui appartient, le droit qu'il reconnaît au propriétaire du navire entier.

Si les rapports des copropriétaires d'un navire ne différaient en aucun point des rapports qui existent entre les copropriétaires indivis d'un immeuble, il serait superflu d'appeler l'attention sur cet article. Le droit de chacun serait, dans ce cas, indépendant du droit de tous les autres, et chacun aussi demeurerait libre à chaque instant de faire cesser l'indivision. Mais la propriété commune d'un navire constitue une sorte de communauté active. D'après plusieurs auteurs, elle constitue une société commerciale qui, pour ne point entrer exactement dans le cadre des sociétés définies par le Code, n'en subsiste pas moins avec ses règles propres : *Stans suis regulis* (Cresp., p. 394). La Cour de cassation de France a, le 27 février 1877, sur les conclusions conformes de l'avocat général Bedarrides, décidé qu'il y a nécessairement société de commerce entre les copropriétaires d'un navire qui l'emploient à la navigation maritime, soit qu'ils l'aient armé eux-mêmes directement, soit qu'ils en aient confié l'armement à un tiers qui les représente ; que, par conséquent, dans l'un et l'autre cas, ils sont tenus solidairement des engagements pris par eux ou en leur nom pour ce qui concerne le navire et son expédition (D. P., 1877, 4, 209).

Si l'on admet cette doctrine, c'est consacrer une nouveauté inutile et souvent dangereuse que de permettre à chaque associé non de disposer de sa part sociale, mais de grever d'hypothèque une portion du patrimoine social (comp. art. 1859 4°, 1860, C. civ.).

Si, au contraire, on ne l'admet point, toujours est-il certain que la règle suivant laquelle : nul n'est contraint de rester dans l'indivision, n'est pas applicable à la copropriété d'un navire. L'objet est évidemment indivisible de sa nature et la licitation 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. (Art. 4, titre II; 220, C. com.) Ce n'est point là un obstacle absolu à la dation en hypothèque d'une portion du navire. Le droit du créancier hypothécaire s'exercera par l'expropriation de la portion appartenant à son débiteur. D'autre part, en cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur (art. 4, § 4, titre II). Mais il est aisé d'entrevoir les difficultés auxquelles semblable situation peut donner lieu.

La maxime : *In pari causâ melior est causa prohibentis*, qui, même en matière de société civile, défend à la majorité d'imposer sa volonté à la minorité, reçoit également une atteinte grave en matière de propriété commune

des navires. « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire l'avis de la majorité est suivi. » (Art. 4, § 1, titre II.) Cette règle trouve une sanction efficace dans l'article 16, titre II (art. 253).

Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine pourra, en ce cas, 24 heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec l'autorisation du juge. Cela est, en effet, indispensable si l'on ne veut permettre à l'un des coïntéressés de frapper de stérilité entre les mains de tous un instrument de travail commun, en détournant celui-ci de sa destination naturelle. Or, n'est-il pas à craindre qu'en autorisant l'hypothèque de portion du navire on n'arrive à priver les copropriétaires du navire de la seule arme efficace que leur fournisse la loi contre le mauvais vouloir ou l'insolvabilité de l'un de leurs coïntéressés? Il est reconnu en effet, et le texte le dit, que l'emprunt ne peut frapper que sur la portion d'intérêt dans le navire et nullement sur les autres biens personnels du copropriétaire récalcitrant. Or, si cette portion d'intérêt peut être grevée d'hypothèque, elle ne présente plus aucune valeur comme garantie, à moins que l'on ne puisse faire primer la créance hypothécaire par une créance privilégiée. Tel est, sous l'empire du Code de commerce, article 191, n° 9, le caractère de la créance pour sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, etc., avant le départ du navire. Mais le projet n'admet plus le prêt à la grosse avant le départ, parce que semblable contrat est en effet incompatible avec l'hypothèque, à laquelle il enlèverait toute sécurité.

Dès lors, se pose la question de savoir quel est de deux intérêts, celui qu'il faut sacrifier : l'intérêt du propriétaire portionnaire qui cherche dans la part du navire un moyen de crédit, ou l'intérêt commun de tous les copropriétaires?

C'est l'intérêt individuel qui doit céder le pas. Il n'est pas permis d'hésiter dans une matière où la volonté de la majorité fait loi et alors qu'il s'agit d'assurer l'affectation de la chose commune à sa destination naturelle: on peut dire qu'en entrant dans semblable communauté chacun des communisles a souscrit, *re ipsâ*, à cette limitation de son droit absolu.

Que l'on imagine, en effet, que plusieurs des copropriétaires usent chacun de la faculté d'hypothéquer sa portion. Ce n'est plus seulement la règle de l'article 16, titre II (223, C. com.) qui devient inefficace, mais le principe de l'article 4 (220, C. com.) reçoit une grave atteinte.

Une proposition de loi ayant pour but de modifier en ce sens la loi du 10 décembre 1874 a été déposée à la Chambre des députés de France par M. Jules Le Cesne le 16 juin 1876. (V. *Journ. off.*, 3 juillet 1876, p. 4770.)

« L'article 5, dit l'auteur de la proposition, pose tout un problème dans les mots : « *ou sur portion du navire* » soit le droit pour chaque copropriétaire d'un navire d'hypothéquer sa part personnelle, *e motu proprio* et sans concert préalable avec ses coparticipants.

» Ce respect exagéré du droit individuel sera rarement utile et fréquemment nuisible comme pouvant provoquer la saisie du navire pour des faits qui lui sont étrangers et faire redouter une solidarité dont les coïntéressés ne pourront pas calculer les conséquences. »

Cette proposition a été prise en considération sur le rapport de M. Pascal Duprat. (V. *Journ. off.*, 9 novembre 1876, p. 8070.)

La Commission instituée pour l'examen du projet a introduit un tempérament. Elle autorise le copropriétaire à hypothéquer sa part indivise, moyennant l'autorisation de ses coïntéressés dans les conditions de l'article 220 du Code. (V. *Journ. off.* du 11 juillet 1877, p. 5148 et du 17 octobre 1877, p. 6840.)

Cette difficulté résolue, il s'en présente une deuxième. Le capitaine qui, dans le cas de l'article 16, titre II (233) ne peut plus emprunter à la grosse, pourra-t-il emprunter hypothécairement sur la portion du copropriétaire récalcitrant? Résoudre la question affirmativement, c'est apporter deux graves dérogations au droit commun :

C'est 1° permettre qu'une hypothèque soit constituée par une personne qui peut n'être pas propriétaire : le capitaine;

2° Permettre de constituer hypothèque sur une portion du patrimoine du propriétaire que celui-ci n'a pas le droit d'engager en hypothèque lui-même.

Cependant, nous pensons que la logique des faits doit conduire jusque-là. Il est évident, en effet, que si aucun droit de préférence n'est accordé au prêt fait au capitaine dans le cas de l'article 16 (233, C. com.) celui-ci ne trouvera pas à emprunter. La ressource qu'il trouve aujourd'hui dans le contrat à la grosse lui est enlevée. De plus, le bâtiment étant frété du consentement des propriétaires on peut voir dans le contrat d'affrètement un mandat donné au capitaine d'en assurer l'exécution, même par emprunt hypothécaire, sur les portions des divers copropriétaires. La nécessité de l'autorisation du juge garantit le copropriétaire récalcitrant contre l'abus de ce mandat.

Enfin, si le copropriétaire est privé de l'exercice du droit d'affecter individuellement et séparément en hypothèque sa portion du navire, c'est que l'exercice de ce droit est incompatible avec ses propres obligations, notamment au cas prévu par l'article 16 (233). Cette objection disparaît lorsqu'il s'agit précisément d'assurer l'exécution de ces mêmes obligations.

ART. 4.

L'article 45 de la loi du 16 décembre 1851 porte : « L'hypothèque acquise » s'étend aux accessoires réputés immeubles et aux améliorations survenues à » l'immeuble hypothéqué »

Les accessoires du navire ne sont pas plus que le navire lui-même réputés immeubles. Mais le lien qui existe entre la coque et les diverses parties de l'armement n'est pas moins étroit que celui qui fait réputer immeubles certains objets, essentiellement mobiliers, placés par le propriétaire pour le service et l'exploitation de son fonds : les ustensiles aratoires, par exemple, ou les animaux attachés à la culture, voire même les pigeons des colombiers ou les lapins des garennes. Article 524 C. c. On peut même dire qu'ils sont plus

que de simples accessoires et constituent, en réalité, avec la coque, l'individualité du navire.

Cependant, l'indivisibilité n'est pas absolue ; aussi le projet permet-il aux parties d'exclure de l'hypothèque les agrès, appareils et autres accessoires pour limiter celle-ci au corps du navire. Mais la proposition inverse ne serait pas vraie. On ne pourrait donc pas hypothéquer les agrès, les machines, etc., sans comprendre le corps du navire dans l'hypothèque. Considérés isolément et abstraction faite de leur union avec le corps, les agrès ne sont plus que des meubles ordinaires à l'égard desquels la maxime : Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque, demeure intacte.

La question de savoir si l'on peut hypothéquer un navire désarmé, que l'honorable rapporteur résout affirmativement sous l'article 4, trouve ici sa solution. Cette hypothèque est permise puisque l'article 3 autorise les parties à stipuler que l'hypothèque ne s'étendra pas aux agrès et autres accessoires.

L'idée serait peut-être mieux rendue si l'on disait : L'hypothèque maritime s'étend, à moins « de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. » On supprimerait les mots : « au corps du navire. » Ils sont, en effet, inutiles. L'article 1^{er} en disant que : « les navires sont susceptibles d'être hypothéqués . . . , » exprime assez, ce qui d'ailleurs va de soi, que l'hypothèque s'étend au corps du navire.

Tel est aussi le sens donné à la loi par le rapport de M. Grivart sur le projet français (D. P., 1873, 4, 63, n° 7).

Cependant, M. Cresp semble admettre même l'hypothèque distincte des accessoires (t. I, p. 193). M. T. Morel développe l'idée que nous avons ci-dessus indiquée (Comm. de la loi sur l'hyp. marit. n° 43). Item Bedarride (Comm. de la loi du 10 décembre 1874 sur l'hyp. marit., n° 86. Aix 1877.)

On s'est demandé si les mots : « et autres accessoires, » comprennent le fret. Il est manifeste qu'il n'est question que d'accessoires de même nature que les agrès, appareils, machines, c'est-à-dire de meubles corporels faisant partie de l'armement.

ART. 5.

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

La nécessité d'admettre l'hypothèque sur les navires en construction peut être mise en doute. Il n'est pas absolument impossible, en effet, de donner en nantissement le navire qui se construit. Le tribunal de la Seine s'est occupé d'une contestation dans laquelle la Banque de France avait ouvert un crédit de 1,200,000 francs à un constructeur de navires en acceptant pour garantie : 1° sa créance sur le Gouvernement pour qui les navires étaient en construction ; 2° à titre de nantissement les coques de ces navires (T. civ. de la Seine, 19 mars 1858. *Journ. le Droit*, 27 mars 1858. (V. Dufour, *Droit marit.*, n° 569. Morel, *De l'hyp. marit.*, p. 201).

Mais le nantissement présente des difficultés considérables. Il n'est pas aisé

en effet de concilier la condition essentielle de ce contrat réel, à savoir de mettre et de laisser le navire en la possession du créancier avec les exigences mêmes de la construction. On créera presque inévitablement une situation ambiguë au milieu de laquelle la sûreté du créancier sera exposée à de graves périls.

D'autre part, on ne conçoit pas que le même objet soit mis à la fois en la possession de deux créanciers, d'où l'impossibilité de contracter un emprunt nouveau alors même que la valeur du navire en construction pourrait présenter une garantie suffisante.

Enfin nécessité de lever le nantissement une fois le navire mis en état de naviguer et partant nécessité de rembourser les sommes empruntées ou de recourir à de nouveaux contrats entraînant de nouveaux frais.

Diverses législations admettent que le navire en construction puisse, soit sous forme d'hypothèque, soit sous des formes analogues appropriées aux règles de leur droit, être constitué en garantie des sommes avancées au constructeur.

Nous pouvons d'autant moins nous dispenser d'admettre l'hypothèque sur le navire en construction que déjà, par une disposition précédemment votée (tit. I, art. 2, n° 11), nous avons rangé au nombre des créances privilégiées : « les sommes avancées pour la construction du navire par celui » pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point » encore été livré. » Il serait peu rationnel d'accorder ce privilège à une catégorie de créanciers et de refuser à tous les autres, leur concours financier fût-il également utile, le droit de s'assurer le droit de préférence et le droit de suite qui résultent de l'hypothèque.

Qui aura le droit de constituer hypothèque sur le navire en construction? L'art. 5 répond : c'est le propriétaire. Mais la question de savoir à qui appartient le navire en construction a donné lieu, dans une hypothèse fort usuelle, à de sérieuses controverses. L'hypothèse est celle où le constructeur qui fournit à la fois et les matériaux et la main-d'œuvre a reçu des paiements partiels à valoir sur le prix stipulé. Cette question est résolue par le projet. Nous venons de voir, en effet, que les sommes avancées pour la construction du navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, sont privilégiées sur le navire si celui-ci n'a pas encore été livré : c'est-à-dire que le projet considère, dans l'hypothèse donnée, le constructeur comme le seul propriétaire du navire en construction quelle que puisse d'ailleurs être l'importance des paiements faits par celui pour compte duquel le navire se construit. Telle est aussi la solution que les arrêts les plus récents donnent à la question. Nous citerons notamment *Cass fr.*, 20 mars 1872, *D. P.*, 1872. I, 140, et *P.* 1872, I, 101. Rennes, 13 juillet 1873, *P.*, 1874, II, 208. Rennes, 21 avril 1874, *P.*, 1874, I, 99. Elle se trouve confirmée sinon par le texte, du moins par les motifs de la loi française sur l'hypothèque maritime.

Il est évident que, dans le cas dont nous venons de parler, le privilège du créancier rend pour celui-ci l'hypothèque inutile. Mais l'hypothèque n'en conserve pas moins une très-grande utilité dans tous les cas où le constructeur ne travaille point pour le compte d'une personne déterminée. Elle lui permettra d'obtenir avec une entière sécurité pour les prêteurs des fonds soit pour achever les constructions, soit pour en entreprendre de nouvelles.

La vente totale ou partielle d'un navire doit être faite par écrit (art. 3, tit. I).

Elle ne peut être opposée aux tiers, qui ont contracté sans fraude, si elle n'est transcrite à la conservation des hypothèques. (*Ibid.* et 3, n° 10.)

Ni l'une ni l'autre de ces règles n'est applicable aux navires en construction. D'où cette conséquence que le constructeur, après avoir hypothéqué son navire, pourra le vendre sans que rien révèle cette mutation aux yeux des tiers. Mais cette vente n'en laissera pas moins l'hypothèque debout. L'acheteur se mettra à l'abri de tout péril en se faisant délivrer un certificat de non-existence d'hypothèque.

ART. 6.

Le projet charge le receveur des douanes à Anvers de tenir le registre des inscriptions hypothécaires. La Commission propose la création d'un second bureau à Ostende.

A l'époque où le projet du Gouvernement fut communiqué à la Commission, le projet français n'avait pas encore été discuté. Il convient de tenir compte des objections que cette discussion a révélées, comme aussi de celles qui ont été produites dans cette Chambre même à l'occasion des titres précédents.

En matière civile, lorsqu'il s'agit d'assurer la publicité de l'hypothèque sur immeubles, la loi confie le soin des inscriptions au fonctionnaire qu'elle a chargé de tenir le registre des transcriptions où figurent tous les actes déclaratifs ou translatifs de la propriété. Ce fonctionnaire est le conservateur des hypothèques.

Le droit maritime de la plupart des nations confie également aux mêmes fonctionnaires le soin de constater les transmissions de la propriété des navires et les droits de gage ou d'hypothèque dont ceux-ci sont grevés. En Angleterre, le mort-gage est rendu public par l'inscription sur un registre confié à un fonctionnaire spécial appelé enregistreur de la marine (*registrar of shipping*). Ce même fonctionnaire tient le registre des mutations de la propriété.

En France, si, nonobstant une opposition très-énergique, les receveurs des douanes ont été préférés aux conservateurs des hypothèques, c'est parce que, en vertu de la loi du 27 vendémiaire an II, ils se trouvent, en fait, « investis du rôle de conservateurs de la propriété des navires, c'est-à-dire » du plus étendu des droits réels. En faisant un pas de plus dans la voie » déjà ouverte par la jurisprudence, dit le rapport de la Commission de » 1863 (p. 88), on se trouve nécessairement conduit à leur confier la conser- » vation de l'hypothèque maritime.

» Les receveurs des douanes, dit à son tour le rapport de la Commission » de la Chambre des députés, sont, dès à présent, les conservateurs de la » propriété maritime, puisque, en vertu de la loi de vendémiaire an II, ils » sont chargés de tenir registre des ventes de navires. Pourquoi ne leur » confierait-on pas au même titre le service des hypothèques? Pourquoi » l'hypothèque ne s'inscrirait-elle pas de la même manière que la vente qui

» est mentionnée à la fois au dos de l'acte de francisation et sur un registre
 » tenu au port d'immatricule du navire. »

» Il y a là un système depuis longtemps éprouvé qui fonctionne d'une
 » manière satisfaisante et auquel il suffit de donner de l'extension pour
 » réaliser efficacement la publicité hypothécaire. »

En Hollande, la délivrance des bâtiments de mer ne s'opère que par acte transcrit dans les registres publics spécialement destinés à cette fin, article 309, C. de com. Le privilège que le code accorde tant à la créance du chef du prix de vente non payé qu'aux créances du chef de lettres de gage ou d'obligation sur le navire (*De inhoud van pand of verbandbrieven op het schip*) est subordonné à l'inscription au registre prescrit par l'article 309 de l'acte ayant date certaine qui les constate (article 513, C. de com.).

Un arrêté royal du 21 juin 1836 a confié la tenue des registres visés par l'article 309 aux conservateurs des hypothèques dans chaque arrondissement.

Rien n'est plus rationnel. L'hypothèque est un droit réel, elle contient en germe l'aliénation du bien qu'elle grève; il est donc logique que l'officier public qui tient en quelque sorte l'état civil du navire soit chargé tout à la fois de consigner dans ses registres aussi bien les créances qui affectent la propriété que les transmissions de la propriété elle-même. Il est utile également que celui qui veut traiter avec le propriétaire du navire puisse s'assurer en même temps et de la propriété elle-même et de la liberté de cette propriété.

Si la loi du 27 vendémiaire an II était demeurée en vigueur en Belgique comme elle l'est en France, il semblerait naturel d'adopter le système consacré par la loi française du 10 décembre 1874.

Mais le système de la loi de vendémiaire a été, en vertu de la loi du 14 mars 1849, remplacé par un système nouveau qui, à part quelques points accessoires, est demeuré en vigueur en Belgique jusqu'à la promulgation de la loi du 20 janvier 1873 sur les lettres de mer, en Hollande jusqu'à la promulgation de celle du 28 mai 1869.

L'acte de francisation est délivré au bureau du port auquel appartient le bâtiment (art. 10). En Belgique comme en Hollande, les lettres de mer sont délivrées au nom du Roi par le Ministre des Finances. La loi belge autorise le Ministre à déléguer ce pouvoir à un fonctionnaire

Les lettres de mer cessent leurs effets en Belgique : a) après quatre ans de durée; b) lorsque la propriété de plus de la moitié du navire est transférée ou lorsque le transfert d'une quotité moindre rend propriétaires de moitié du navire des étrangers n'ayant pas une année de résidence continue en Belgique ou n'ayant pas établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi; c) par le changement du nom de navire; d) par l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite. e) En cas de prise ou de destruction du navire, article 6, loi du 20 janvier 1873. Des causes de péremption semblables sont admises par la loi néerlandaise, article 6, loi du 28 mai 1869.

Aux termes de la loi du 27 vendémiaire an II le propriétaire du navire est tenu de rapporter l'acte de francisation au bureau qui l'a délivré si le navire est pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de quelque autre manière, vendu en partie ou en totalité à un étranger. Mais ni l'expiration d'un certain délai, ni

la vente totale ou partielle à des nationaux, ne font cesser les effets de l'acte de francisation. Les ventes de partie du bâtiment sont inscrites au dos de l'acte de francisation, par le préposé du bureau, qui en tient registre. Le changement de nom du navire n'est pas davantage indiqué comme constituant une cause spéciale de déchéance. Seulement, si le bâtiment est changé dans sa forme, tonnage ou de toute autre manière, un nouvel acte de francisation doit être réclamé, autrement le bâtiment est réputé bâtiment étranger, articles 16, 17, 18, 21, loi du 27 vendémiaire an II.

On le voit, notre législation sur les lettres de mer s'identifie en quelque sorte avec la législation néerlandaise. Elle s'écarte, au contraire, en des points essentiels de la législation française. Elle s'en éloigne notamment en ce qu'elle exige la délivrance de nouvelles lettres à chaque transmission d'une part parfois minime de la propriété et en ce qu'elle déclare les lettres périmées après quatre ans.

Il est, dès lors, impossible de faire dépendre l'effet des mutations à l'égard des tiers d'une mention portée sur les lettres de mer, et c'est s'exposer à des complications et à des périls que de faire de l'inscription des hypothèques sur les lettres de mer un des éléments de publicité de l'hypothèque. Cette question a été soulevée par l'honorable M. Van Iseghem lors de la discussion du titre I. Le Gouvernement ne se l'était point dissimulée, mais il s'était réservé d'examiner s'il était plus avantageux de la résoudre en proposant des modifications à la loi du 20 janvier 1873 ou en modifiant les dispositions du projet en discussion.

C'est à ce dernier parti qu'il convient de s'arrêter. Il présente l'incontestable avantage d'introduire dans notre législation une innovation dont une expérience déjà longue a démontré la sagesse chez nos voisins du Nord, et qui se trouve en parfaite concordance avec le système sous lequel nous avons vécu depuis 1819, en ce qui concerne les lettres de mer.

Il est conforme à notre législation civile qui, elle aussi, charge le conservateur des hypothèques de consigner dans ses registres tout à la fois les transmissions de la propriété et les inscriptions hypothécaires. Il écarte de graves questions de responsabilité que la loi française a résolues d'une manière qui a soulevé et soulève encore de nombreuses critiques. Il est évident que les receveurs des douanes, quelle que puisse être d'ailleurs leur compétence, ne sont pas, à raison même de leurs fonctions, aussi bien placés que les conservateurs des hypothèques, pour apprécier les multiples et délicates questions de droit civil que peut faire naître soit l'inscription des hypothèques, soit plus encore, les cessions ou les radiations. Cependant toute erreur peut compromettre des intérêts considérables. A qui en incombera la responsabilité? Deux systèmes se sont trouvés en présence dans la discussion de la loi française du 10 décembre 1874, les uns proclamant la responsabilité de l'État, les autres la déclinant pour la reporter exclusivement sur le receveur des douanes. C'est ce dernier système que l'article 50, § 2 de la loi a consacré: « La responsabilité de la régie des douanes, du fait de ses agents, ne s'applique pas aux attributions conférées aux receveurs par les dispositions qui précèdent. »

Cette question ne se présente point si l'on confie aux conservateurs des hypothèques le service des transcriptions et des inscriptions maritimes. La

responsabilité de ces fonctionnaires est nettement définie au chapitre IX de la loi du 16 décembre 1851, à laquelle la loi actuelle se réfère comme les lois commerciales en général se réfèrent aux lois civiles. (Voir aussi art. 11, loi du 16 décembre 1851).

Le parti auquel nous proposons à la Législature de s'arrêter va enfin au-devant d'objections fort graves qui ont déterminé M. Jules Le Cesne à proposer, le 16 juin 1876, un projet de loi ayant notamment pour objet de supprimer la mention de l'inscription au dos de l'acte de francisation prescrite par l'article 6, § 2, de la loi du 10 décembre 1874. On lit dans l'Exposé des motifs à l'appui de sa proposition. «... Autant l'inscription est nécessaire pour la garantie de tous les intéressés autant celle qui figurerait sur l'acte de francisation serait nuisible à l'armement, dépourvue de tout but utile et destructive de la loi elle-même en rendant l'assurance irrecevable et par conséquent impossible à contracter. Elle serait inutile parce que l'hypothèque ne sera jamais contractée à l'étranger en cours de voyage comme conséquence de fortune de mer.... Elle serait nuisible au crédit de l'armateur qui, chez ses correspondants à l'étranger, serait le plus souvent confondu avec la chose sans la possibilité de fournir des explications... » (*Journ. officiel*, 2 juillet 1876, p. 4771.)

Une dernière considération milite en faveur de la modification proposée. Tous les navires susceptibles d'hypothèque ne sont pas tenus d'avoir des lettres de mer. Les bâtiments de pêche, quel que soit leur tonnage, en sont dispensés. Ils les remplacent par une simple déclaration du propriétaire certifiée exacte par l'administration communale. Or, cette déclaration est dépourvue des garanties que donnent le serment et la production des actes de propriété requise par l'article 3 de la loi du 20 janvier 1873. Elle peut de plus être à chaque instant remplacée par une déclaration nouvelle sans qu'il reste aucune trace de la transmission.

Au bureau de quel conservateur des hypothèques convient-il de rattacher le service des transcriptions et celui des inscriptions des hypothèques maritimes?

Le projet n'admettait qu'un seul bureau, celui d'Anvers. La Commission a proposé d'en adjoindre un second, celui d'Ostende. Celui-ci aurait eu compétence pour les navires appartenant à la Flandre occidentale, le premier pour tous les autres navires.

Il n'y a pas de bureau de conservation des hypothèques à Ostende. Le bureau est établi à Bruges, chef-lieu de l'arrondissement judiciaire.

D'ailleurs, ni les transcriptions ni les inscriptions ne comportent guère de démarches personnelles. Il n'en coûtera donc pas plus aux armateurs d'Ostende de s'adresser à Anvers qu'à Bruges.

Mais une autre considération milite en faveur de l'institution d'un bureau unique. Le navire inscrit comme appartenant à un port peut s'en séparer et passer à un autre port. Dès lors, toute sécurité disparaîtrait pour les créanciers à moins de se faire délivrer à la fois des certificats par les deux conservateurs compétents ou d'instituer un bureau où viendraient se centraliser les transcriptions et les inscriptions opérées dans chacun des deux bureaux. Ce dernier système a été appliqué en Hollande. L'arrêté du 21 juin 1856 donne

compétence aux conservateurs des hypothèques dans tous les arrondissements. La première transcription s'opère dans tel bureau qu'il plaît au propriétaire de choisir, mais le choix une fois fait demeure irrévocable pour toutes les transcriptions ou inscriptions ultérieures. De plus, il est institué à La Haye un bureau central qui maintient l'ensemble entre les divers bureaux et exerce la surveillance nécessaire sur les transcriptions et les inscriptions. Ce système a sa raison d'être dans un pays qui compte de nombreux ports et une flotte marchande considérable. Il ne se justifierait à aucun point de vue en Belgique.

ART. 7.

L'article 7 n'a d'autre objet que d'assurer, en ce qui concerne les navires nouvellement construits, l'exécution de l'article 6 qui prescrivait la mention de l'inscription hypothécaire sur la lettre de mer. Cette mention cessant d'être requise, l'article 7 devient inutile... Cette mention n'est pas requise en Hollande.

Nous avons parlé de la proposition de loi qui a pour objet de la supprimer en France.

M. T. Morel, dans son Commentaire, dit : « Il nous semble que ce mode » spécial de publicité ne remplira pas toujours le but qu'il se propose. Il » peut parfois en résulter un inconvénient sérieux (n° 90) sur lequel nous » allons bientôt appeler l'attention en nous occupant de la radiation des » inscriptions. »

Traitant des radiations, l'auteur fait observer que « par suite de l'impossi- » bilité où se trouvera le receveur des douanes quand le navire sera hors de » son port d'attache de mentionner la radiation sur l'acte de francisation, il » arrivera nécessairement que l'acte de francisation contiendra des inscrip- » tions d'hypothèques qui n'existent plus... Lors donc que les tiers voudront » connaître l'état hypothécaire d'un navire, ils devront s'adresser directe- » ment au receveur des douanes et rarement consulter l'acte de francisation » qui pourrait les induire en erreur » (*op. cit.*, nos 119, 120).

D'un autre côté, si le navire ne se trouve pas actuellement au lieu où l'emprunt est contracté, la lettre de mer qui se trouve à bord ne saurait recevoir immédiatement l'inscription.

En Belgique, la mention de l'inscription donnerait lieu à une complication qui ne se présente pas en France où l'acte de francisation est délivré par le fonctionnaire qui est chargé de la tenue du registre des inscriptions.

ART. 8.

L'article 83 de la loi du 16 décembre 1851, réglant le mode de l'inscription des hypothèques sur immeubles, porte :

« Pour opérer l'inscription, le créancier représente, soit par lui-même, soit par un tiers, au conservateur des hypothèques, l'expédition authentique de l'acte qui donne naissance au privilège ou à l'hypothèque.

Il y joint deux bordereaux écrits sur papier timbré, dont l'un peut être porté sur l'expédition du titre. Ces bordereaux contiennent :

- 1° Les nom, prénoms, domicile et profession du créancier ;
- 2° Les nom, prénoms, profession et domicile du débiteur ou une désignation individuelle et spéciale telle que le conservateur puisse reconnaître et distinguer dans tous les cas l'individu grevé d'hypothèque ;
- 3° L'indication spéciale de l'acte qui confère l'hypothèque ou le privilège et la date de cet acte ;
- 4° Le montant du capital et des accessoires des créances pour lesquelles l'inscription est requise et le terme assigné à leur paiement ;
- 5° L'indication spéciale de la nature et de la situation de chacun des immeubles sur lesquels l'inscrivant entend conserver son privilège ou son hypothèque.

L'inscrivant sera de plus tenu de faire élection de domicile dans un lieu quelconque de l'arrondissement du bureau....

Le conservateur fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux ; il remet au requérant l'expédition du titre et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre. »

L'hypothèque maritime peut être constituée par acte sous seing privé ou par acte authentique.

Si elle est constituée par acte authentique, il en est comme en matière civile. Le créancier, soit par lui-même, soit par un tiers, représente au conservateur l'expédition authentique de l'acte qui donne naissance au privilège ou à l'hypothèque.

A la différence de la loi française, le projet ne parle pas de l'acte reçu en brevet. Les parties sont libres de recourir au ministère d'un notaire ou de n'y point recourir. Mais si elles y ont recours, il n'existe aucun motif de déroger aux règles communes et de dispenser les notaires de garder minute de l'acte qu'ils reçoivent, comme le prescrit l'article 20, § 1, de la loi du 25 ventôse an XI.

Si l'hypothèque est constituée par acte sous signature privée, le projet exige non-seulement qu'un des originaux de l'acte soit présenté, mais qu'il reste déposé au bureau du conservateur des hypothèques. « C'est, dit le rapport sur la loi française, une précaution nécessaire pour couvrir la responsabilité du receveur vis-à-vis du propriétaire du navire. »

L'arrêté néerlandais du 21 juin 1836 n'exige que la représentation du titre au conservateur. Il n'impose pas même la signature du bordereau au créancier et se contente de la signature d'un tiers requérant l'inscription au nom de celui-ci.

Il ne nous semble pas que le dépôt de l'un des originaux de l'acte sous seing privé puisse présenter quelque inconvénient ou quelque difficulté. D'autre part, il est clair que ce dépôt constitue la garantie la plus efficace contre toute fraude.

Le § 2 du projet ajoute aux formalités requises en matière immobilière, en exigeant que le bordereau soit *signé par les parties*. Cette condition est superflue lorsque l'hypothèque résulte d'un acte authentique. On a paru en

convenir dans la discussion de la loi française. (V. séance du 28 juin 1874, *Journ. offic.*, p. 4424). Je pense qu'on peut l'abandonner également dans le cas où il n'existe qu'un simple seing privé. Celui-ci en effet est joint au bordereau déposé avec lui et il demeure en la possession du conservateur comme le bordereau lui-même.

ART. 9.

Cette disposition reproduit la disposition du dernier paragraphe de l'article 83 de la loi du 16 décembre 1851.

On substitue les mots : « le conservateur des hypothèques » aux mots : « le receveur des douanes » et l'on ajoute conformément à l'article précité, les mots : « dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre. »

ART. 10.

Cet article règle le rang des hypothèques entre elles. Il consacre le même principe que l'article 81 de la loi du 16 décembre 1851, dont il est préférable dès lors de reproduire le texte. Comp. article 11. § 3, loi du 11 juin 1874 sur les assurances et 332, C. com.

ART. 11.

Cette disposition, nécessaire dans le système qui confie la tenue des registres aux receveurs des douanes en leur imposant un service nouveau, est inutile lorsqu'on ne fait qu'étendre aux hypothèques maritimes la compétence du conservateur des hypothèques. La loi du 16 décembre 1851 indique suffisamment les registres qu'il est obligé de tenir (voir art. 124).

ART. 12.

Cette disposition peut-être supprimée par un motif semblable. Elle n'est que la reproduction de l'article 126 de la loi sur le régime hypothécaire.

ART. 13.

Deux systèmes se sont fait jour. Les uns veulent que les effets de l'inscription soient limités à un certain temps, les autres que l'inscription conserve l'hypothèque indéfiniment.

Le premier système est consacré par notre législation civile. Il l'est également par la loi française du 10 décembre 1874. Le principe n'a pas été contesté durant la discussion. On a proposé seulement de porter le terme de trois ans à cinq ans.

Une proposition tendant à consacrer le second système est soumise à la Chambre des députés de France (*Proposition Le Cesne*). « L'article 11, dit

» l'auteur de la proposition, comporterait encore une autre modification
 » tendant à exonérer le créancier hypothécaire de l'obligation du renouvel-
 » lement à l'expiration d'une période de trois années. Ainsi que le fait obser-
 » ver un assureur distingué, M. Bilette : Si on veut favoriser le développe-
 » ment du crédit maritime, il faut s'attacher à donner au prêteur le moins
 » d'embarras possible, il faut surtout ne jamais l'exposer à la déchéance et le
 » dispenser de toutes formalités inutiles. »

« Or, à l'encontre de la pensée qui a dicté le renouvellement des inscriptions :
 » *le créancier qui n'a pas renouvelé son inscription dans les délais prescrits*
 » *est réputé désintéressé*, ne serait-il pas plus juste d'opposer cet autre rai-
 » sonnement : *le créancier qui a pris une inscription sera présumé n'être pas*
 » *remboursé tant que son inscription n'aura pas été rayée.* »

« Pour le créancier, l'oubli de cette formalité sera fréquent et parfois irré-
 » médiable, tandis que pour le débiteur qui se libère, l'oublier n'est guère
 » admissible, en tout cas sans gravité, et il peut à tout instant être réparé. »

« Dans cet ordre d'idées, le renouvellement ne serait plus prescrit, et l'ar-
 » ticle 14 se verrait modifié en ce sens que l'hypothèque serait réputée sub-
 » sister jusqu'à radiation. »

La question n'est pas nouvelle. L'article 2154 du Code civil ne fut adopté, lors de la discussion du Code, qu'après une mûre délibération. Un avis du conseil d'État du 15 décembre 1807-22 janvier 1808, rend compte des motifs qui ont fait rejeter une proposition ayant pour objet de laisser aux inscriptions tout leur effet pendant tout le temps que dureraient l'obligation et l'action personnelle contre le débiteur ou pendant tout celui que durerait l'action hypothécaire contre le tiers détenteur, quand le bien chargé d'hypothèque serait dans ses mains. (DAILLOZ, V° *Privilèges et hypothèques*, p. 47.)

La règle a été maintenue par notre loi du 16 décembre 1854. Il paraîtra toujours difficile, sinon impossible, de concilier la responsabilité efficace du conservateur des hypothèques avec la durée indéfinie des effets de l'inscription.

Loin d'étendre la durée des effets de l'inscription, le projet, à l'exemple de la loi française, la réduit. A raison du caractère commercial de l'opération, de la nature périssable du gage, les prêts sur navire seront presque toujours faits à court terme et se liquideront à bref délai. Il est à peu près impossible de concevoir qu'un créancier, se reposant sur la garantie qu'il a obtenue, laisse écouler trois ans sans réclamer son règlement. Dès lors, il y a tout avantage à abréger les délais de péremption, ce qui, dans un grand nombre de cas, permettra au débiteur de s'épargner des frais de mainlevée et de radiation. (V. Rapp. sur la loi franç.)

Ces considérations nous semblent de nature à justifier le maintien de la disposition.

ART. 14.

Le principe qu'énonce cet article n'est que l'application à la matière de l'hypothèque maritime des règles consacrées même au regard des hypothèques sur immeubles, par l'article 26 de la loi du 20 mai 1872 relative aux

lettres de change. Les motifs de cette disposition qui semble, au premier abord, constituer une dérogation profonde à l'article 5 de la loi du 16 décembre 1851, ont été parfaitement exposés dans le rapport de M. Dupont.

Il ne semble pas que les appréhensions manifestées en Belgique comme en France, au sujet des dangers auxquels pourraient, en cas de purge, se trouver exposés les porteurs de titres négociables garantis par hypothèque se soient vérifiées.

L'Angleterre et les Pays-Bas n'admettent pas ce mode de transmission du droit hypothécaire. Le Code allemand le reconnaît et il est également proposé en Italie.

(V. T. MOREL, *op. cit.*, n° 102.)

ART. 15.

La disposition du projet comme l'article correspondant de la loi française reproduit textuellement l'article 2151 du code civil. Des controverses se sont élevées sur le point de savoir quelles sont les deux années visées par l'article et sur le sens des mots : année courante. La loi du 16 décembre 1851 a fait disparaître ces difficultés en appliquant le bénéfice de l'inscription à trois années d'intérêts. Nous proposons de transporter la même règle dans le projet et de dire :

« *L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêts.* »

Y a-t-il lieu d'admettre également que des inscriptions particulières portant hypothèque à compter de leur date, pourront être prises pour les autres intérêts? L'utilité de cette mesure se conçoit en matière civile. Elle n'apparaît guère en matière commerciale : ni le prêteur, ni l'emprunteur n'ont coutume d'y laisser les intérêts s'accumuler durant plusieurs années.

Il n'est pas inutile de faire observer ici qu'aux termes de l'article 214 du Code de commerce : « Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais. »

ART. 16.

Le projet reproduit la règle inscrite dans l'article 92 § 1 de la loi hypothécaire (2157 C. civ.).

Il a semblé inutile de parler de jugements en premier ressort. Une hypothèque maritime d'une valeur inférieure à 2,500 francs ne se rencontrera guère. Au surplus, vint-elle à se rencontrer, il sera aisé de donner au jugement la force de la chose jugée.

ART. 17.

La loi française (article 15) exige le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation. Le projet se contente d'un acte écrit.

« On s'étonnera peut-être, dit le rapport de M. Grivart, que tandis que
 » l'hypothèque peut être constituée par acte sous seing privé, un acte au-
 » thentique soit nécessaire pour en opérer la radiation. La raison de cette
 » différence est sensible : une inscription opérée sans droit n'est pas un fait
 » de bien grave conséquence; le dommage qu'elle cause est complètement
 » effacé lorsque l'annulation en a été prononcée. Il en est tout autrement
 » d'une radiation qui, lors même qu'elle aurait été le résultat d'un consente-
 » ment frauduleusement supposé, n'en produirait pas moins des effets
 » définitifs au profit des tiers ayant traité avant le rétablissement de l'inscrip-
 » tion. Du reste, s'il y a quelquefois une extrême urgence à constituer une
 » hypothèque, il n'y en a jamais une aussi grande à la radier et pour le faire
 » les parties auront toujours le temps de s'adresser à un officier ministériel. »

Il nous semble plus logique d'admettre la radiation sur le dépôt d'un simple seing privé, alors qu'il suffit d'un seing privé pour constituer le droit hypothécaire et du simple endossement d'un effet négociable pour en opérer la transmission. Les frais et les lenteurs qui ont fait abandonner l'acte authentique comme peu compatible avec le caractère propre des opérations commerciales ne feront pas moins reculer lorsqu'il s'agira d'un acte de radiation que lorsqu'il s'agit d'un acte de constitution d'hypothèque : une radiation, d'ailleurs, peut présenter une urgence aussi grande qu'une constitution. Dût-on reconnaître que les conséquences peuvent être plus graves en cas de radiation frauduleuse que dans le cas d'une inscription indue, on n'aura pas écarté le danger en exigeant un acte authentique. Celui-ci, en effet, ne présenterait une défense assurée contre la fraude que s'il était requis pour les cessions aussi bien que pour la radiation. Il va de soi, d'ailleurs, que le conservateur des hypothèques dont la responsabilité pourrait se trouver éventuellement engagée repoussera impitoyablement toute signature suspecte (V. Cresp, *op. cit.* Note de M. Laurin, p. 217).

La suppression du second paragraphe de l'article et la substitution des mots : « *du conservateur des hypothèques* » aux mots : « *du receveur des douanes* » sont la conséquence des modifications apportées à l'article 6.

La loi française (article 15, § 3) impose au receveur des douanes le devoir de mentionner séance tenante la radiation sur l'acte constitutif lorsque celui-ci est sous signature privée. On en donne pour raison que l'acte constitutif sur lequel l'inscription a été reportée doit nécessairement aussi mentionner la radiation (T. Morel, *op. cit.*, n° 118). « Il fallait forcément men-
 » tionner la radiation sur l'acte sous seing privé ou l'acte authentique reçu
 » en brevet, dit M. Cresp (*op. cit.*, p. 216), car c'est le seul que le débiteur
 » ait en main ou dont il puisse se servir. »

D'un autre côté, M. Bedarride critique la disposition : « On ne s'explique
 » pas l'intérêt que peut présenter cette mention sur le titre. Celui qui voudra
 » s'assurer de la solvabilité du débiteur ne s'occupera nullement du titre
 » qui sera en la possession du bénéficiaire qu'il ne connaît pas, qu'il ne peut
 » connaître. C'est au bureau où les hypothèques sont inscrites qu'il s'adres-
 » sera et où il réalisera ses recherches. En supposant qu'il existe un titre,
 » quelle en serait la valeur si l'hypothèque qu'il confère n'est pas inscrite et
 » surtout si elle est radiée soit amiablement, soit judiciairement. »

« La mention de cette radiation sur le titre lui-même est donc une super-
» fétation, car elle n'ajoute rien à l'autorité de l'acte authentique ou du juge-
» ment de même que son défaut ne saurait l'altérer en rien. » (Bedarride,
op. cit n° 244.)

Nous pouvons ajouter que le projet n'exigeant pas, à la différence de la loi française, article 6, la mention de l'inscription sur l'acte constitutif, il n'y a pas de raison d'exiger que la radiation y soit mentionnée. D'autre part, cette mention toujours inutile, en ce qui concerne les tiers qui voudraient contracter avec le débiteur, ne présente aucun intérêt quant au débiteur lui-même que couvrent suffisamment outre la radiation elle-même soit la quittance de l'obligation garantie et l'acte de consentement à la radiation, soit tout au moins ce dernier acte.

ART. 18.

Cet article reproduit la règle de l'article 127, § 2, de la loi du 16 décembre 1851.

Substitution des mots : « le conservateur des hypothèques » aux mots : « le receveur des douanes. »

ART. 19.

L'article 3 de la loi du 11 juin 1874, sur les assurances, formant le titre X du Code de commerce, porte :

« Les dispositions du présent titre auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux sont applicables aux assurances maritimes . . . »

Un créancier hypothécaire peut donc faire assurer le navire affecté à la sûreté de sa créance soit au nom de son débiteur, article 4, loi citée, soit en son nom personnel, article 6, § 2. Dans ce dernier cas, l'indemnité due à raison du sinistre est subrogée de plein droit, à son égard, au navire assuré qui formait son gage, article 6, § 3. Toutefois, le contrat d'assurance ne doit jamais perdre son caractère propre de contrat d'indemnité et ne peut devenir une source de lucre. C'est pourquoi l'article 8 de la même loi a statué que cette assurance n'aura d'effet qu'en tant que le créancier viendrait en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution si la perte du navire hypothéqué n'était pas arrivée. Cette assurance prise par le créancier hypothécaire sur le bien qui lui sert de gage ne doit pas, au surplus, être confondue avec l'assurance de la solvabilité du débiteur que l'article 6, § 1, autorise également.

Mais quelle sera, en cas de sinistre, la position du créancier hypothécaire dans le cas où le débiteur a fait assurer son navire et dans le cas où lui-même, usant de la faculté inscrite dans l'article 4 l'aurait fait assurer au nom de ce même débiteur ? S'il s'agissait d'une hypothèque sur immeubles la question trouverait sa solution dans l'article 10 de la loi du 16 décembre 1851 : « Lors-
» qu'un immeuble, des récoltes ou des effets mobiliers auront été assurés
» soit contre l'incendie, soit contre tout autre fléau, la somme qui, en cas de
» sinistre, se trouvera due par l'assureur devra, si elle n'est pas appliquée

» par lui à la réparation de l'objet assuré, être affectée au paiement des
» créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles. »

« Il en sera de même de toute indemnité qui serait due par des tiers à
» raison de la perte ou de la détérioration de l'objet grevé de privilège ou
» d'hypothèque. »

Mais le navire, bien que susceptible d'hypothèque, n'en demeurera pas
moins meuble et, d'ailleurs, l'article 41 de la même loi ajoute immédiatement : « Il n'est rien innové, par le présent code, aux dispositions des lois
» maritimes concernant les navires et bâtiments de mer. »

Ce n'est donc pas dans cette disposition que se trouve la solution de la
question.

L'article 7 de la loi sur les assurances fournit une autre réponse : « Lorsque
» des objets mobiliers ont été assurés, le paiement de l'indemnité fait à
» l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses
mains. »

Cette disposition est applicable aux assurances maritimes : l'article 3 le dit
formellement. L'assureur, si cette disposition est simplement maintenue,
n'aura donc pas à se préoccuper des inscriptions hypothécaires qui peuvent
exister à charge du navire assuré. Il se libérera valablement entre les mains
de l'assuré aussi longtemps que le créancier hypothécaire ne lui aura point
notifié d'opposition. Cette opposition permet à l'assuré de vaincre la résis-
tance passive de l'assureur qui refuserait de payer, sous le prétexte qu'il
pourrait exister quelque créancier légalement subrogé aux droits de l'assuré
(V. *Doc. parl.*, Chambre des Représentants, 1869-1870, p. 430, et Sénat,
1872-1873, p. 23). Elle présente cet autre avantage de garantir l'assureur
contre tout danger de devoir payer deux fois. Il est bien certain qu'en intro-
duisant cette mesure, le législateur n'a nullement entendu supprimer la
subrogation légale en matière d'assurances sur meubles. Il a voulu unique-
ment donner aux intéressés un moyen de se prémunir contre certaines con-
séquences fâcheuses de cette subrogation. Les documents législatifs en font
foi et le texte même ne dit nullement que le paiement fait au créancier pri-
vilégié de l'assuré ne libérerait pas l'assureur.

En admettant ce système, nous éviterions un des écueils qui semblent
compromettre le succès de la loi française. En France, les compagnies d'as-
surance font, depuis la mise en vigueur de la loi du 10 décembre 1874, insé-
rer dans leurs polices la clause suivante :

« La condition de validité de la présente police est que le navire ne soit
» grevé d'aucune hypothèque maritime actuelle ou éventuelle; il est interdit,
» à peine de nullité de la police pour les risques restant à courir, de faire
» pendant la durée des risques, aucun emprunt hypothécaire sur le navire,
» sans le consentement des assureurs. »

L'insertion et l'adoption de cette clause ont été déterminées par l'adoption
de l'article 47.

« Cet article, disait le syndicat des assureurs maritimes du Havre, oblige
» tous les armateurs, aussi bien ceux dont les navires ne seraient pas grevés
» que les autres à des démarches, à des formalités, à des délais pour justifier
» que le navire assuré est libre de toute hypothèque, sans compter qu'il

» exposera dans certains cas les assureurs au risque de payer deux fois... » (V. Bedarride, *op. cit.*, n° 22, et Morel, *op. cit.*, n° 134 et suiv.).

Mais il faut reconnaître que le motif qui a fait introduire la formalité de l'opposition dans l'article 7 de la loi sur les assurances à savoir l'absence de toute inscription n'existera pas pour l'hypothèque sur navires. Celle-ci sera inscrite de la même manière que l'hypothèque sur immeubles et l'on pourra, avec une égale facilité, faire constater à l'aide d'un certificat, la situation hypothécaire d'un navire et celle d'une maison ou d'un bien rural.

D'autre part, alors qu'il est si facile et si peu dispendieux pour l'assureur de se garantir complètement en ne payant que moyennant la production d'un certificat hypothécaire, il serait peu équitable d'astreindre le créancier hypothécaire, dont le droit est public, à des notifications souvent onéreuses. Il pourra même être difficile sinon impossible au créancier hypothécaire de remplir cette formalité, car, suivant l'observation consignée au rapport de la loi française, en matière d'assurance maritime, les risques sont ordinairement divisés et un grand nombre d'assureurs concourent à la même police.

Ces considérations doivent faire écarter l'opposition prévue par l'article 7 de la loi sur les assurances. Les craintes manifestées par les assureurs français paraissent, d'ailleurs, généralement exagérées (').

Nous proposons, en conséquence, pour dissiper les doutes prévus par la Commission spéciale d'ajouter à l'article 17 le paragraphe suivant :

« L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. »

Une autre difficulté a été soulevée au sujet de la même disposition. Le projet à l'exemple de la loi française limite la subrogation au cas de sinistre majeur : perte ou innavigabilité. Elle ne s'applique pas aux cas d'avaries. Or, le délaissement est facultatif. « Quelque grave que soit le sinistre éprouvé, dit M. Bedarride (*op. cit.*, n° 252), l'assuré peut toujours se borner à un règlement d'avaries. C'est de lui seul que dépend le dénouement et il a intérêt, dans tous les cas, à agir par voie de règlement d'avaries. » La Commission chargée en France de la révision de la loi de 1874, reconnaissant que le droit de suite n'est pas suffisamment consacré au profit des intéressés, a proposé d'insérer, dans l'article, le paragraphe suivant : « Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits, il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou en partie ne serait pas employée à la réparation du navire. »

« Il a paru légitime, dit M. Le Cesne, rapporteur, de provoquer l'intervention du créancier dans les distinctions à établir par les assureurs pour ce cas nettement déterminé » (Rapp., *Journ. off.*, 11 juillet 1877, p. 5149).

Ce principe est conforme à notre législation civile, aux termes de laquelle l'indemnité due par l'assureur devra, si elle n'est pas appliquée par lui à la

(') V. MOREL, *Op. cit.*, n° 141. *Item*, Rapp. de M. Le Cesne à la Chambre des députés sur la proposition de modifier la loi du 10 décembre 1874 (*Journ. offic.*, 11 juillet 1877, p. 5149).

réparation de l'objet assuré, être affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires selon le rang de chacune d'elles (art. 10 L., 16 décembre 1851) ⁽¹⁾. Seulement la loi maritime se contenterait du fait de l'application des indemnités à la réparation du navire sans exiger qu'elles y soient appliquées par l'assureur.

ART. 20.

Le vote de l'article 1 du titre I rend cette disposition inutile. Cet article porte, en effet, comme l'article 96 de la loi sur le régime hypothécaire :

« Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le » suivent en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant » l'ordre de leurs créances ou inscriptions. »

Nous en proposons donc la suppression.

ART. 21.

L'article 21 est relatif aux formalités de la purge. A part l'abréviation du délai cette disposition ne fait guère que reproduire, sauf la nature des indications requises, la disposition de l'article 110 de la loi hypothécaire.

L'addition du n° 2° est la conséquence du système nouveau proposé pour la publicité des actes translatifs de la propriété des navires.

ART. 23 et 24.

L'obligation pour le créancier qui requiert la mise aux enchères de fournir caution a été vivement critiquée lors de la discussion de la loi française. On a surtout invoqué, pour la justifier, le désir de ne pas s'éloigner des principes du droit commun sans nécessité. Mais le vote de la loi n'a pas mis fin aux critiques. M. Morel (*op. cit.* n° 194), M. Bedarride (*op. cit.*, n° 312), M. Mallet (*l'Hypothèque maritime au point de vue théorique et pratique*, p. 103), expriment unanimement le regret que cette obligation ait été imposée au créancier surenchérisseur. Ils font remarquer qu'il n'est guère possible que, dans le court délai qui lui est accordé, le créancier se mette en mesure d'exercer son droit. Ils ajoutent que c'est aux règles du droit commun en matière commerciale bien plus qu'au droit commun en matière civile qu'il convient, dans l'occurrence, de s'attacher. Or la loi sur les faillites confère le droit de surenchérir non-seulement aux créanciers inscrits, mais à tous les créanciers. Cependant, elle n'exige point de caution et l'expérience n'a pas révélé que de cette dispense il soit résulté quelque péril ou que l'on ait provoqué des surenchères téméraires et hasardées (voir art. 563, loi du 18 avril 1851, sur les faillites et banqueroutes).

⁽¹⁾ V. Articles de M. LYON CAEN, *Gaz. des tribunaux*, 1^{er} avril 1873. Millet, *De l'hypothèque maritime et de ses applications pratiques* (Journ. de droit internat. privé, 1873, 2, 103).

Dans le même ordre d'idées, le délai de dix jours qui a été généralement jugé insuffisant pourrait être porté à quinze jours.

L'article 23 dont la partie finale serait supprimée pourrait être réuni à l'article 24 pour former une seule disposition conçue comme suit :

« Tout créancier inscrit peut réquerir la mise aux enchères en offrant de » porter le prix à un vingtième en sus.

« Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze » jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier. »

« Elle contiendra assignation.... » (comme au projet primitif).

ART. 28.

La Commission spéciale s'est divisée au sujet de l'article 28. L'utilité de cette disposition a été mise en doute par les auteurs qui ont commenté la loi ⁽¹⁾ et elle a donné lieu à d'énergiques protestations de la part des sociétés d'assurances. M. Le Cesne en a proposé l'abrogation en France. « Reste l'article 26, dit-il dans l'Exposé des motifs, dont la suppression se dégage » non-seulement des modifications apportées à l'article 6 (suppression de la » mention de l'hypothèque sur l'acte de francisation), mais dont l'impossibilité d'application pratique a été démontrée aux divers point de vue : » 1° de l'armement paralysé dans le seul usage possible de l'hypothèque ; » 2° de l'assuré reporté à trois ans au moins pour recouvrer la moindre par- » celle des assurances; 3° de l'enregistrement aventuré aux mains d'une » magistrature étrangère; et de cet ensemble de négations aboutissant à son » inutilité, on conclut à sa suppression. » (*Journal officiel*, 2 juillet 1876, p. 4771.) Cette proposition a été adoptée par la Commission de la Chambre des députés chargée de l'examen du projet (*Journal officiel*, 11 juillet 1877, p. 5149).

Nous avons, de notre côté, proposé ci-dessus un changement radical du système de publicité organisé par le projet primitif. Toute mention de l'hypothèque sur les lettres de mer viendrait notamment à disparaître.

Il est généralement reconnu que le contrat à la grosse demeurera par la force des choses le mode ordinaire des emprunts à contracter en cours de voyage. On peut ajouter que la suppression de l'article n'ôte au propriétaire du navire ni la faculté d'affecter son navire en hypothèque pour sûreté d'une ouverture de crédit, ni celle de consentir hypothèque sans que le navire se trouve au port d'attache. Aussi pensons-nous que l'article doit être supprimé.

Le Ministre de la Justice,

T. DE LANTSHEERE.

(1) T. MOREL, *Rev. pratique*, 1875, janvier-février, p. 13. T. MOREL, *Op. cit.*, pp. 206 et suiv. CRESP, *Cours de droit marit.*, p. 202. BEDARRIDE, *Op. cit.*, n° 346 et suiv.