

(1)

— N° 227. —

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 JUILLET 1891.

Hypothèque fluviale et bénéfice de l'abandon pour les armements fluviaux.

(Pétition de membres de la Société d'armateurs et constructeurs de bateaux belges (d'intérieur), présentée le 17 juin 1891.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M. DE DECKER.

MESSIEURS,

Par décision du 17 juin 1890, le bureau de la Chambre a renvoyé pour examen à la Commission permanente de l'industrie une pétition des membres de la Société des armateurs et constructeurs de bateaux belges (d'intérieur), demandant : 1^o que l'hypothèque fluviale soit introduite dans la loi à côté de l'hypothèque maritime; 2^o que le bénéfice de l'abandon soit étendu à la navigation fluviale.

Les pétitionnaires appuient leur demande sur des arguments fort sérieux et de nature à en faire agréer l'objet par le Gouvernement et par les Chambres.

Hypothèque fluviale.

Le grand intérêt qui existe pour le propriétaire d'un bateau d'intérieur à pouvoir emprunter sur sa propriété n'est point contestable. En effet, la plupart des bateliers propriétaires ou des armateurs de bateaux pour la navigation fluviale ont peu de capitaux à leur disposition, et bien souvent, quand ils s'adressent à un constructeur pour acquérir ou faire construire un bateau, ils ne peuvent lui en offrir le paiement complet.

(1) La Commission permanente de l'industrie est composée de MM. MEEUS, *président*; GILLIEUX, NEEF-ORGAN, ANCIEN, DE DECKER, DUMONT, DE SMET DE NAEYER, DE HEMPTINNE, BERGMAN, NERINCK et PARMENTIER.

Dans ce cas, ou bien le constructeur ou le vendeur aura confiance et consentira à livrer le bateau en faisant crédit d'une partie du prix, ou bien il croira ne pas devoir donner ce crédit et refusera le marché.

Dans les deux cas, les inconvénients sont évidents. Dans la première éventualité, les constructeurs et vendeurs de bateaux d'intérieur courent un risque, le crédit qu'ils donnent n'étant basé que sur la probité du débiteur. Ce risque a certainement pour effet de limiter les transactions, d'entraver le développement de l'industrie des transports fluviaux en Belgique. D'autre part, combien de familles belges ne trouveraient pas de moyens d'existence dans l'industrie du batelage et dans l'armement de bateaux d'intérieur, qui leur est interdite aujourd'hui, parce qu'elles ne trouvent pas le crédit nécessaire pour se procurer l'instrument du travail qu'elles désirent faire valoir?

L'hypothèque fluviale constituerait incontestablement une grande facilité pour le batelage et les armements fluviaux, et il n'est pas douteux qu'une fois l'hypothèque fluviale introduite dans la législation, l'industrie des transports par les eaux intérieures ne prenne une extension qui serait éminemment avantageuse au commerce et à l'industrie belges.

En effet, l'hypothèque fluviale facilitera l'achat et la construction des bateaux d'intérieur, et, d'autre part, empêchera bien des ventes forcées et la ruine définitive de beaucoup de bateliers propriétaires.

Ce que la Belgique recherche et doit rechercher surtout en ce moment, ce dont elle a besoin pour lutter avec l'étranger sur le terrain industriel et commercial, ce qu'on est unanime à demander, c'est la facilité et le bon marché des transports tant par eau que par terre. Un des moyens d'atteindre ce but est sans doute d'enlever toutes les entraves à l'acquisition et la conservation des bateaux d'intérieur, et de permettre à ceux qui veulent se consacrer à l'industrie du batelage et des armements fluviaux de réaliser aisément leurs projets; en un mot, d'augmenter le nombre de bateaux d'intérieur dont la Belgique dispose.

La Belgique, pays essentiellement producteur, doit trouver son salut dans le bon marché de ses produits pour pouvoir forcer les barrières douanières que l'on élève de toutes parts autour d'elle. Notre pays a par conséquent besoin plus que tout autre des moyens de transport à bon marché que peut lui procurer surtout la navigation fluviale.

La question de l'hypothèque fluviale n'est pas neuve; elle a déjà été agitée dans des congrès internationaux et dans des livres juridiques.

Elle existe dans d'autres pays, notamment dans les Pays-Bas où la navigation intérieure est très développée et où l'on connaît mieux encore qu'en Belgique les entraves qui la gênent comme les facilités qui lui sont nécessaires.

Une fois que l'on a admis l'hypothèque pour les armements maritimes, il ne paraît pas possible d'élever des objections sérieuses contre l'hypothèque fluviale. Bien loin de là, on peut soutenir par de bonnes raisons que l'hypothèque est plus nécessaire encore aux armements fluviaux qu'aux armements maritimes, les premiers disposant généralement de moins de capitaux et de moins de crédit que les armements maritimes.

L'objection tirée de l'absence d'un registre où les actes de propriété des

bateaux sont enregistrés n'en est en réalité pas une; car il est facile d'organiser cet enregistrement et de le frapper d'une taxe suffisante pour couvrir la dépense.

Il est difficile, objecte-t-on encore, de connaître la valeur des bateaux d'intérieur. C'est là une erreur évidente. Il existe en effet, pour les bâtiments de navigation intérieure, un registre à l'usage des assureurs, et constitué par des renseignements recueillis près des propriétaires de bateaux et fournis spontanément par ceux-ci. Ce registre mentionne la valeur du navire, l'année de sa construction, son tonnage, sa nationalité, etc., et en admettant même que cette valeur ne soit qu'approximative et puisse ne point être exacte, elle n'en constitue pas moins un renseignement très utile. Du reste, si le bailleur de fonds n'a pas suffisamment confiance dans ce renseignement, s'il doute de la valeur qui lui est renseignée, il peut s'entourer d'autres informations; il peut faire établir la valeur du bateau par expertise, tout comme on peut le faire pour un immeuble et pour un navire de mer.

La demande des pétitionnaires concernant l'hypothèque fluviale mérite donc d'être prise en considération. Il en est de même du *bénéfice de l'abandon*.

On s'explique difficilement comment l'abandon est autorisé par la loi pour les navires de mer, dont le propriétaire peut ainsi limiter sa responsabilité et ses pertes, tandis que le propriétaire d'un bateau d'intérieur, qui n'a pas le bénéfice de l'abandon, a une responsabilité illimitée et est exposé à une ruine complète.

La législation qui consacre une pareille différence, que rien ne justifie, doit disparaître.

Si elle a pu être justifiée ou tout au moins admise jadis, la situation actuelle de la navigation intérieure exige que le bénéfice de l'abandon soit accordé à tous les navires et bateaux indistinctement.

Actuellement, la navigation fluviale et la navigation maritime se confondent en quelque sorte. Des navires réputés fluviaux font de la navigation maritime, et des navires de mer remontent nos rivières et nos canaux. Il y a une tendance à vouloir multiplier les ports de mer intérieurs. Cette concurrence de la navigation fluviale et de la navigation maritime n'existait pas naguère au même point qu'aujourd'hui. Les bâtiments fluviaux et les navires de mer se trouvent donc aujourd'hui davantage dans les mêmes eaux, et les accidents qui se produisent par le contact des bâtiments de ces deux différentes catégories sont devenus plus fréquents et plus graves.

Jadis, le législateur n'a vraisemblablement prévu que des dommages résultant d'abordages entre navires de même catégorie et les bateaux d'intérieur, en se faisant des avaries qui étaient rarement graves, subissaient le même régime, c'est-à-dire la responsabilité illimitée, et comme ces navires étaient alors d'un tonnage plus faible et leurs chargements de moindre valeur, on peut comprendre jusqu'à un certain point que l'on n'ait point réclamé et accordé le bénéfice de l'abandon.

Jadis aussi, la navigation fluviale était exclusivement faite par des bateaux à voiles; aujourd'hui, de nombreux bâtiments à vapeur sont employés à cette navigation.

Le tonnage et la valeur des navires d'intérieur ont suivi relativement la même progression que le tonnage et la valeur des navires de mer.

Dans ces conditions, les risques d'accidents et d'abordage pour la navigation fluviale sont aussi plus considérables que jadis. Ces risques augmenteront encore au fur à mesure que l'activité des transports fluviaux augmentera.

Est-il juste que ce même risque, dans les mêmes eaux, comporte pour l'armateur du bateau d'intérieur une responsabilité illimitée, tandis que pour l'armateur du navire de mer (ordinairement plus riche), il ne comporte qu'une responsabilité limitée à la valeur du navire, cause de l'accident et du dommage?

De nos jours, les accidents de l'espèce causent des dommages bien plus considérables, entraînent des conséquences bien plus ruineuses pour l'armateur du bateau d'intérieur, à cause de la valeur plus grande des navires qui circulent dans les eaux intérieures.

Est-il équitable de laisser l'armateur de bateaux d'intérieur plus exposé que l'armateur maritime à être ruiné par les conséquences d'un abordage?

Il paraît juste de mettre tous les armements, fluviaux et maritimes, sur le même pied et d'accorder aussi aux premiers le *bénéfice de l'abandon*.

Nos voisins du nord sont également entrés dans cette voie. Les bateaux d'intérieur néerlandais sont sous le même régime que les navires de mer, et en cas d'accident leurs propriétaires ont le bénéfice de l'abandon.

Dans les Pays-Bas, comme il a été dit plus haut, la navigation fluviale est bien plus développée qu'en Belgique.

Les navires de mer y pénètrent également dans les eaux intérieures.

La situation y est donc analogue à celle de notre pays.

Une législation qui a fait ses preuves en Néerlande et qui y fonctionne à la satisfaction générale peut être adoptée sans inquiétude en Belgique.

Du reste, eu égard aux nombreuses relations fluviales qui existent entre les deux pays, il importe que les mêmes dispositions légales y régissent la navigation intérieure.

Par ces diverses considérations, votre commission est d'avis qu'il y a lieu d'introduire sans retard l'hypothèque fluviale dans notre législation et d'accorder le bénéfice de l'abandon aux navires d'intérieur comme aux navires de mer, et à cet effet elle a l'honneur de vous proposer le renvoi de la pétition à M. le Ministre de la Justice.

Le Rapporteur,
E. DE DECKER.

Le Président,
EUGÈNE MEEUS.

