

(1)

(N° 92.)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 8 MARS 1897.

Projet de loi portant revision des dispositions légales relatives
à l'hypothèque maritime et à l'abandon (1).

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR M. DELBEKE.

NOTE EXPLICATIVE.

Un rapport fait à la séance du 23 juillet 1894, au nom de la Commission permanente de l'Industrie, sur une pétition réclamant au profit des bâtiments destinés à la navigation intérieure, l'introduction de l'hypothèque et du droit d'abandon, a vivement fait ressortir l'utilité et l'équité de la mesure sollicitée.

Se rendant au vœu de la Chambre, M. le Ministre de la Justice introduisit un projet de loi en ce sens, le 29 avril 1892. Ce projet, en partie modifié, fut représenté à la nouvelle Législature, le 25 avril 1893, et, après dissolution de la Chambre, représenté le 11 décembre 1894.

La Commission chargée de l'examen de ce projet a conclu à son adoption, avec de légers amendements, mais après nouvel examen, il a paru désirable aux soussignés de se rapprocher davantage des résolutions adoptées par le Congrès pour l'unification du droit commercial tenu à Anvers et à Bruxelles, en 1885 et 1888, et ils ont l'honneur de vous proposer des amendements tendant à modifier et à compléter à certains égards le projet déjà rapporté, avec l'espoir que la Chambre voudra bien les renvoyer à l'examen de la Commission.

(1) Projet de loi, n° 53 (session de 1894-1895).

Rapport, n° 50 (session de 1895-1896).

Le projet du Gouvernement tend à les appliquer non seulement à la navigation intérieure, mais aussi, tout au moins en partie, au commerce maritime régi par la loi du 21 août 1879.

Celle-ci étant relativement récente, le Gouvernement proposait de se borner à remplacer certains articles par des dispositions nouvelles, applicables à la fois aux navires ou bâtiments de mer et aux bateaux faisant le transport sur les eaux intérieures.

Votre Commission, dans son rapport, ne s'est pas dissimulé qu'il en résulte un défaut : celui d'exiger *des articles trop longs et formés de dispositions hétérogènes*. Elle s'est déclarée en même temps peu favorable à la *fusion dans un même contexte de règles concernant à la fois les navires et les bateaux*. Pour éviter ce dernier inconvénient, elle a proposé de garder aux titres existants leur caractère exclusivement maritime et d'ajouter à la loi de 1879 un titre nouveau et spécial de cinq articles renfermant les dispositions relatives aux armements fluviaux, réglés en grande partie par un renvoi à certains articles de la loi maritime

Dans une réunion des membres de l'Association belge pour l'unification du droit maritime, on a fait observer que votre Commission a eu raison de signaler l'inconvénient qu'offre le mélange, dans un même texte, des règles concernant deux navigations toutes différentes, mais que le remède qu'elle propose d'y apporter ne guérit point le mal ; qu'en effet, suivant le projet de la Commission comme suivant celui du Gouvernement, la loi nouvelle devrait se substituer à certains articles de celle de 1879, de façon à former avec elle le livre II du Code de commerce, mais qu'alors l'article 238 proposé par la Commission, aurait pour conséquence de rendre applicables à la navigation intérieure toutes les dispositions de ce livre II qu'elle n'excepte pas et, par conséquent, tous les articles relatifs au capitaine et à l'équipage, au connaissement et à la charte-partie, à la lettre à la grosse, etc., etc ; que telle n'est évidemment l'intention de personne ; qu'il faudrait donc bien d'autres changements, à commencer par le titre même du livre II, car ce livre ne traiterait plus exclusivement du commerce maritime, mais de tout le commerce de transport par eau.

Quelques précautions que l'on prenne, le mélange de deux ordres d'affaires bien différents présenterait, en tous cas, comme le faisaient observer nos collègues de l'Association pour l'unification du droit maritime, les plus grands inconvénients. Sans doute la batellerie, qui n'était presque rien, lors de la confection du Code de commerce, se fait aujourd'hui à l'aide de bâtiments dont les dimensions dépassent souvent celles de bien des bâtiments de mer. Les patrons de ces grands bateaux ont peut-être assez d'instruction pour démêler, dans le livre II du Code de commerce, les dispositions éparses qui les concerneraient ; mais il est et il restera toujours une énorme quantité de petits bateaux dont les conducteurs sont peu ou, parfois même, pas du tout lettrés. La loi, faite pour tous, doit être, autant que possible, mise à la portée de l'intelligence de tous. Pourquoi donc ne pas rédiger une loi concernant exclusivement le batelier ? Ce sera son Code à lui, imprimé, si l'on veut, en tête de l'acte de nationalité que nous proposons d'introduire dans la loi fluviale. Ce sera, en attendant son application à la navigation maritime,

l'essai pratique d'une mesure que toutes les législations ont adoptée ou tendent à adopter comme preuve d'identité et de solvabilité du bâtiment qui en est pourvu. Il en résultera, il est vrai, que dès ce jour les vœux des Congrès de 1885 et 1888 ne recevront pas encore leur application à la navigation maritime. Mais si, comme nous en avons la confiance, l'application à la navigation fluviale réussit, elle s'imposera sans effort et sans délai à la navigation maritime.

Telles sont les principales raisons qui nous ont décidés à formuler, de concert avec quelques collègues de l'Association pour l'unification du droit maritime, un projet se rapportant exclusivement à la navigation fluviale.

Ce projet est divisé en quatre chapitres.

Le premier commence par définir le bateau et prescrit les moyens d'en assurer la propriété et la transmission de celle-ci.

Un second chapitre traite des privilèges et des hypothèques, des précautions à prendre pour les conserver ou les faire disparaître.

Un troisième chapitre règle la responsabilité des propriétaires du bateau, et limite cette responsabilité par le droit d'abandon.

Un quatrième introduit quelques règles en matière d'assurance fluviale et admet en certains cas, au profit des assurés, le droit de délaissier l'épave.

Quelques mots sur chacun de ces objets.

Ne faisant, en général, que reproduire, dans des articles plus courts et limités à la navigation intérieure, les dispositions bonnes, mais reconnues et déclarées trop longues par le rapport du 18 décembre 1895, nous tâcherons d'éviter la redite de considérations émises dans les documents que vous connaissez déjà.

Au chapitre I^{er}, pour la définition du bateau, bâtiment de navigation intérieure, opposé au navire, bâtiment de mer, l'article 1^{er} ne change rien aux décisions antérieurement prises. Il précise seulement que les embarcations de moins de dix tonneaux, qu'elles flottent sur la mer ou sur les eaux intérieures, ne tombent pas sous l'application de la loi.

L'article 2 annonce que le bateau, quoique meuble, est soumis à un droit de suite, mais dans les limites précisées par la loi.

Les articles 3, 4, et 5 règlent les mesures à prendre pour assurer, avec le droit de suite, l'identité de chaque bateau. L'article 3 permet au Gouvernement de limiter le nombre des bureaux d'hypothèques dans lesquels il y aura des registres de transcription. Si le Gouvernement ne veut pas user de ce droit, il pourra toutefois dispenser de la tenue de pareils registres les bureaux des arrondissements qui n'ont pas de port de batellerie, ou n'ont que des ports tout à fait insignifiants.

A la différence du projet antérieur, nous n'insérons pas ici les devoirs de ceux qui sont déjà propriétaires de bateaux au moment de la mise en vigueur de la loi; ce sont là des dispositions absolument transitoires, ne devant vivre que quelques semaines et qui, selon l'usage constant, doivent figurer à la suite de la loi.

Nous supprimons le serment, qui ne figurait dans les projets antérieurs que comme simple accessoire, puisqu'il devait être appuyé d'un acte régulier; comme pour les immeubles, cet acte doit suffire à établir la propriété et ses démembrements.

Nous croyons qu'il est d'intérêt public que la vente des bateaux soit facile; il faut pour cela que l'acquéreur puisse faire inscrire son acquisition dans l'arrondissement où lui-même a son domicile. Du reste, s'il en était autrement, il y aurait souvent des notifications à faire en plusieurs ports et, par suite, intervention de multiples officiers ministériels. L'article 6 prévoit le changement de port d'attache, et, si ce port est dans un autre arrondissement, ne le permet que du consentement de tous les créanciers inscrits.

Les articles 7 à 10 règlent la conservation et l'étendue du droit de suite, qui ne cesse que par la vente judiciaire ou par la purge dont l'exercice est subordonné aux conditions prévues aux articles 31 à 42.

Une fois qu'on assimile ainsi, à raison de son importance, la propriété mobilière du bateau à la propriété immobilière, il devient indispensable de prendre, comme pour celle-ci, la précaution inscrite à l'article 11 à l'égard de tous procès mettant en cause l'entière et libre propriété du bateau.

A côté de l'immeuble, dans l'arrondissement de sa situation, se trouve le bureau des hypothèques où chacun peut immédiatement connaître les charges qui le grèvent. Il faut une facilité semblable dès que le bateau peut être frappé de droits semblables à ceux qui peuvent être obtenus sur les immeubles. Mais comme le bateau se déplace, le livre aux renseignements devrait donc se déplacer avec lui. C'est ce qui a fait adopter par diverses législations, celle de l'Allemagne entre autres, et recommander par les Congrès d'unification du droit maritime, un acte de nationalité qui n'est autre chose que la copie, toujours tenue au courant, de l'immatriculation et de ses annexes.

L'article 12 impose à tout bateau cet acte de nationalité. Nous voyons là une garantie bien plus solide que l'obligation antérieurement proposée, de faire marquer sur le bateau le nom du bureau, le numéro du registre et l'année d'immatriculation. Un règlement de police peut encore exiger ces marques; mais elles peuvent toujours être effacées ou altérées. Aucun patron, au contraire, ne prètera à un concurrent son acte de nationalité.

Comment assurer l'application de l'article 12? L'intérêt qu'a le batelier à pouvoir justifier partout de la situation de son bateau, pourrait être envisagé comme une garantie suffisante. Mais, afin de prévenir toute négligence, nous proposons de comminer les pénalités autorisées par la loi du 6 mars 1818. Une disposition transitoire arme surabondamment le Gouvernement de ce pouvoir réglementaire.

Les tiers seront-ils dès lors suffisamment avertis? Oui, si chacun fait son devoir. Mais il se pourrait que le batelier contractât des engagements dont l'inscription ne fût pas mentionnée à l'acte de nationalité. C'est au tiers contractant à y veiller; à lui à faire déposer, avec le bordereau d'inscription, l'acte de nationalité.

Faut-il l'autoriser à faire ce dépôt chez le conservateur du lieu où se trouve le bateau, le conservateur ayant charge de l'expédier à son collègue du port d'attache? Question d'exécution à régler par arrêté royal.

Au reste le tiers, quand on lui exhibera l'acte de nationalité, sera renseigné suffisamment pour demander, au port d'attache, s'il n'est pas survenu d'inscription postérieure à la dernière mentionnée à l'acte.

L'article 13 ne fait qu'énoncer les droits de préférence à régler au chapitre suivant; il rapproche les privilèges et les hypothèques parce que, avec des origines différentes, ces deux droits ont une action analogue et doivent être soumis à des mesures pour ainsi dire identiques.

Au chapitre II, une première section énumère les privilèges et les conditions indispensables à leur obtention; une seconde traite de la constitution d'hypothèque; une troisième trace les règles communes à la conservation, à la transmission et aux effets de ces deux droits de préférence; une quatrième établit le mode d'en purger le bateau.

Nous croyons, avec le Gouvernement et les Congrès de ces dernières années, que des créances nées de la profession de batelier peuvent seules obtenir privilège sur le bateau. Nous tranchons ainsi une controverse qui a voulu étendre à la fortune de mer les privilèges généraux de l'article 19 de la loi hypothécaire.

Nous n'assimilons pas aux droits de navigation dus à l'autorité publique, les frais de remorquage mérités par des particuliers. Si le remorquage a été imposé par le sauvetage du bateau, il est compris parmi les frais de sauvetage; si c'est un simple touage facilitant la manœuvre et le travail de l'équipage, il rend un service équivalent à ceux de l'équipage : on ne peut trouver entre eux une raison de préférence. La préférence en effet se justifie par l'influence exercée sur la conservation du gage; l'équipage y aide autant que le remorqueur.

Pour les bateaux naviguant sur les canaux, les péages sont un droit de navigation; le halage ou remorquage fait en partie la besogne de l'équipage.

Les cinq premiers privilèges ne peuvent s'appliquer qu'à des créances nées immédiatement avant la vente du bateau; ils ne doivent donc pas nécessairement être inscrits. Il en est autrement des privilèges sub n° 6 à 9 de l'article 14. Ceux-ci résultant de ce que le créancier a fait crédit au bateau pour lui permettre de naviguer, il faut que les tiers appelés à faire de même crédit soient avertis.

Nous maintenons la suppression de la prime d'assurance. Celle-ci n'est pas dans les conditions voulues pour justifier une préférence; en effet, des deux choses l'une : ou le bateau n'a pas fait d'avarie et alors l'assurance n'a augmenté en rien la somme à distribuer, ou il a fait des avaries et l'assureur aura soin de retenir sur l'indemnité le montant de la prime, celui-ci, liquidé et exigible, se compensant de plein droit avec la créance de l'assuré.

Les articles 16 à 20, formant la deuxième section, énumèrent les conditions nécessaires pour constituer l'hypothèque; celle-ci n'étant due qu'à l'accord des parties, n'aura rang que du jour et même de l'heure où cet accord aura été rendu public par l'inscription. A la différence de l'hypothèque sur immeubles, l'hypothèque fluviale peut se constituer par acte sous seing privé. Cette disposition se justifie et par la modicité des sommes à emprunter, et par la célérité qu'exigent les opérations commerciales, et par la nécessité de réduire les frais pour des emprunts qui, selon toutes les prévisions, se feront pour de courts délais. Mais, aucun notaire n'intervenant pour garantir l'honnêteté de l'opération, il pourrait arriver que le jour même où il a obtenu une avance d'un prêteur qui s'est assuré de la position du bateau, le

batelier en obtienne une somme venant compromettre le remboursement de la première. C'est une fraude qu'il importe de prévenir par l'indication de l'heure de l'inscription.

La troisième section, formée des articles 21 à 30, renferme les dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques, on peut même dire à tous les droits réels, puisque les droits réels n'existent à l'égard des tiers que pour autant qu'ils soient inscrits (art. 3) et que l'article 21 prévoit comment se fera l'inscription.

Ces articles 21 à 30 ne font du reste qu'appliquer à la navigation fluviale les principes que le droit maritime a déjà empruntés à l'hypothèque terrestre. Nous croyons toutefois (art. 25) devoir prolonger à cinq ans la durée de l'inscription; les bénéfices réalisés par les bateliers sont généralement trop réduits pour permettre un prompt paiement du prix d'achat ou de construction.

Il y a cependant à l'article 26, § 2 une précaution spéciale : l'obligation pour le cessionnaire d'une créance de représenter le bordereau de l'inscription primitive quand l'acte de cession est sous seing privé : c'est une garantie de la sincérité de cet acte.

Pour la même raison, la même garantie est exigée (art. 27, § 2) quand la radiation est consentie par acte sous seing privé.

Dans la quatrième section, traitant de la purge, nous croyons devoir proposer une innovation.

Il y a des privilèges non sujets à inscription : il y a aussi des créanciers chirographaires qui ont intérêt à ce que le bateau ne soit pas vendu à un prix au-dessous de sa valeur réelle. Il importe que tous soient avertis de la vente ou cession; il importe donc que tous soient connus du nouveau propriétaire. Pour les avertir, l'article 31 exige qu'après la transcription exigée pour toute mutation, l'acquéreur fasse publier celle-ci dans deux journaux du port d'attache, et si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve, parce que, dans l'un et l'autre, le batelier peut avoir contracté des dettes qui ne sont pas sujettes à inscription. S'il n'y a pas de journal ou s'il n'y en a qu'un, les publications ou l'une d'elles se feront dans le chef-lieu d'arrondissement.

Aux termes de l'article 32, dans les quinze jours de cette publication, les créanciers qui voudront s'assurer le droit de surenchérir et de participer à la distribution de la valeur du bateau, seront tenus de se faire inscrire.

Vingt jours après la publication (article 34), le conservateur dresse et délivre au nouveau propriétaire le tableau de toutes les inscriptions, et, dans les dix jours qui suivent, soit dans le mois de la publication de son titre, le nouveau propriétaire fait signifier la copie du tableau à tous les titulaires de droits inscrits.

Il n'est pas absolument certain que de cette façon les créanciers chirographaires soient avertis, mais la loi aura fait ce qui est possible pour qu'ils le soient.

Les articles qui suivent reproduisent les dispositions antérieures, avec une modification cependant. La purge et la revente sont des mesures d'exécution de la compétence du juge civil tout comme la vente des navires. Il nous

semble donc que, sans nuire à la célérité de la procédure, il est logique de faire porter l'action en admission de la surenchère devant le président, siégeant en référé, du tribunal civil du port d'attache. Dans ce port se trouvent régulièrement les plus nombreux intéressés; si leur intérêt le commande, le président peut ordonner que la vente se fera, non devant lui, mais devant le collègue du port où le bateau se trouve ou devra être conduit pour la revente.

Voici pourquoi nous proposons ces dispositions nouvelles: l'article 153 du Code de commerce maritime impose pour la revente les formes de la saisie. Reproduire cette disposition, ce serait se placer dans la nécessité de choisir entre deux extrémités également regrettables; s'agit-il, en effet, de la saisie de navires, les articles 197 à 213 exigent des formalités trop coûteuses et vraiment surannées; faut-il l'entendre de la saisie de bateaux, l'article 620 du Code de procédure civile se contente de précautions non moins surannées et complètement insuffisantes pour les bateaux assimilés désormais à des immeubles. Nous nous arrêtons à un moyen terme, s'inspirant des précautions prises pour la vente d'immeubles par voie parée. Comme conséquence, nous croyons indispensable de proposer une mesure transitoire.

Le chapitre III traite des droits et des obligations des propriétaires de bateaux.

Par application du principe qui a inspiré les articles 1384 à 1386 du Code civil, l'article 216 du Code de commerce de 1808 a déclaré le propriétaire de navire *civilement responsable des faits du capitaine*. Notre loi du 21 août 1879 ajoute (comme la loi française du 12 août 1883) : *et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition*.

Cette ajoute est-elle justifiée? Oui, pour le commerce maritime, parce que, dans l'intérêt même des propriétaires, il peut devenir nécessaire de contracter des obligations alors qu'on se trouve trop loin du port d'attache pour requérir l'intervention du propriétaire, ou même pour le consulter par correspondance. En ce cas, d'ailleurs, des précautions comme celles que prescrivent les articles 24 et 156 du Code (loi du 21 août 1879) restreignent la responsabilité du capitaine et sauvegardent les intérêts des armateurs.

Pour la navigation intérieure, il en est tout autrement; sinon le même jour, au moins le lendemain, le propriétaire peut se trouver sur les lieux où le patron croit qu'il y a une obligation à contracter. Les tiers n'ont donc aucune raison de se contenter de l'engagement du patron et, par suite, il n'y a pas de motif non plus de permettre à ce dernier de lier le propriétaire. Une exception pourtant s'impose. Il peut arriver qu'un accident de navigation mette en péril le bateau et que des mesures d'urgence doivent être prises sans qu'il soit possible d'appeler ou de consulter le propriétaire. Dans ces cas, on ne peut pas refuser au tiers contractant le droit de s'en prendre au bateau qu'il a assisté et il n'est pas juste de lier indéfiniment le propriétaire qui n'est pas personnellement intervenu.

Dans la navigation intérieure, la responsabilité civile ne sera donc en général engagée que par des faits dommageables; mais, aussi bien que du patron, ces faits peuvent émaner de ceux qui, avec lui et sous ses ordres, sont préposés au service du bateau et, par cela même, au service du proprié-

taire. La jurisprudence maritime rend ce dernier responsable des faits de ses subordonnés. Nous proposons d'insérer le principe dans la loi même, en le restreignant toutefois dans les limites raisonnables ; le propriétaire répondra donc de tous ceux que, par lui-même ou par le patron, il appelle à faire service sur le bateau, mais pour autant que le dommage soit causé au cours du service dont ils sont chargés. Encore que ce service puisse exiger qu'ils sortent du bateau, par exemple pour aller fixer une ancre, cette restriction exclut les remorqueurs qu'on a voulu comprendre parmi les serviteurs du bâtiment ; leur exclusion se justifie ; car des deux choses l'une : ou le remorqueur, dans la manœuvre dommageable, a suivi les ordres du patron et alors c'est un fait de ce dernier lui-même ; ou bien le remorqueur a agi de son propre mouvement et alors le remorqué n'a aucune part dans la faute commise ; il ne doit ni ne peut vérifier si celui qui est admis à exercer les fonctions de remorqueur connaît suffisamment son métier. Le plus souvent, du reste, il lui sera impossible de l'empêcher d'agir à sa guise.

Les dommages causés à des tiers, par abordage ou autrement, dans un service de navigation, peuvent s'élever à des sommes considérables, dépassant même la fortune du propriétaire.

Depuis des siècles, les législateurs ont voulu éviter que celui-ci soit totalement ruiné par des faits que personnellement il n'a pas pu prévenir. Les lois du continent européen ont cherché le remède dans la faculté d'abandonner le navire dont l'exploitation a causé le dommage. Cette faculté d'abandon, on a proposé de l'admettre aussi en faveur de la navigation intérieure.

Mais la faculté d'abandonner le navire en faute a donné lieu à des critiques ; en Angleterre, on substitue au navire une somme calculée à forfait, en proportion du tonnage ; cette estimation n'est pas moins critiquée.

Le reproche le mieux fondé qu'on ait adressé à l'abandon du bâtiment même, c'est de permettre au propriétaire de se libérer en abandonnant ce qu'il n'a plus : une épave perdue au fond de l'Océan à la suite même de l'abordage qui a causé le dommage. C'est une hypothèse qui est beaucoup moins à redouter pour la navigation intérieure.

Mais ici comme pour la navigation maritime se présente cette autre éventualité : tandis qu'il conteste la responsabilité dans un procès qui se prolonge, le propriétaire peut exploiter le bateau abordeur de manière que celui-ci ne présente plus de valeur lorsque la question de responsabilité sera définitivement jugée contre son propriétaire.

Cette éventualité non prévue par notre loi maritime a donné lieu dans la pratique aux avis les plus divers. Le projet propose de couper court à la controverse en privant de la faculté de se libérer par abandon le propriétaire qui, dès le début du procès en responsabilité, ne déclare pas vouloir se réserver cette faculté et ne fournit pas en même temps les sûretés que le tribunal jugera nécessaires pour garantir, à la fin du procès, le paiement de la valeur et du fret estimés au début, avec intérêts commerciaux à partir de ce moment.

Quand le procès en responsabilité est définitivement jugé contre le propriétaire, celui-ci pourra se libérer en abandonnant ou le bateau et l'estimation de la dépréciation subie au cours du procès, ou l'estimation faite du

bateau au début du procès. Dans les deux cas, il faudra ajouter les intérêts commerciaux de cette dernière, en compensation du profit qu'on aurait retiré du bateau si l'abandon s'était fait quand la demande a été intentée. Ces intérêts ne sont naturellement point dus si le bateau est resté saisi. D'autre part, si le propriétaire veut faire lever la saisie conservatoire qui peut avoir été pratiquée, il doit fournir les garanties que le juge détermine pour assurer le paiement de l'estimation et des intérêts (art. 46).

L'abandon étant une faveur dérogeant au droit commun d'après lequel le débiteur est tenu pour le tout, doit être limité strictement à l'objet pour lequel il est institué. Destiné à éteindre les dettes nées de la responsabilité civile du propriétaire, il ne peut s'appliquer à d'autres dettes de celui-ci. Il faut que la valeur du bateau aille entièrement aux créances nées de la responsabilité civile. L'article 46, 1^o, dispose donc que les autres créances, même privilégiées sur le bateau ne peuvent participer à la distribution. Le propriétaire devra s'arranger avec ses créanciers, soit par l'octroi de nouvelles garanties, soit par le paiement de leurs créances, pour lequel l'assurance du bateau lui fournira souvent les moyens, soit de toute autre façon. La faveur exceptionnelle de l'abandon ne sera pas possible si le propriétaire ne parvient pas à s'arranger avec ces derniers. Dans ce cas, il n'est plus question d'abandon. Il n'y a plus qu'une expropriation forcée ou chaque créancier sera payé suivant l'ordre de son privilège, et le propriétaire restera débiteur du solde non payé.

L'article 47 définit le fret à abandonner.

Son texte a pour but de prévenir les controverses qui se sont élevées à ce sujet en matière maritime. Il n'est que juste de prélever sur le bénéfice produit par le bateau toutes les dépenses qu'il a fallu faire pour le réaliser.

L'article 48 excepte de l'abandon le montant de l'indemnité payée par les assureurs, parce que l'article 46 oblige le propriétaire de désintéresser préalablement à l'abandon les créanciers envers lesquels il s'est personnellement obligé.

L'obligation, d'après les articles 49 et 50, n'est point personnelle si elle ne naît que de l'exercice des fonctions de patron quand même le patron serait en même temps propriétaire. Des motifs d'équité obligent d'étendre aux nombreux bateliers propriétaires le bénéfice de la faculté d'abandon, lorsque d'ailleurs on ne peut leur reprocher que certaines fautes, presque inévitables dans leur profession.

Mais il arrive que le propriétaire d'un bateau le donne en location moyennant un loyer fixe, sans égard aux bénéfices ou aux pertes de l'exploitation; le locataire agit alors comme propriétaire ou propriétaire patron. L'article 51 lui reconnaît les mêmes droits. Sa responsabilité civile limitée donne aussi la mesure de la responsabilité qui continue de lier le propriétaire locateur. Mais pour pouvoir abandonner le bateau de ce dernier, le locataire doit lui en rembourser la valeur. C'est une espèce de risque locatif contre lequel locataire et propriétaire trouveront à s'assurer. Si le locataire, fondé à faire l'abandon, refusait ou négligeait d'user de son droit, le propriétaire, tenu de la même responsabilité civile que lui, pourra user du même droit d'abandon, tout en conservant son recours contre le locataire en défaut d'agir, si celui-ci a encouru des responsabilités.

La faculté d'abandon cesse quand les obligations sont nées d'un vice propre, non caché, que, par suite, le propriétaire devait connaître et dont, par une conséquence ultérieure, il doit répondre. Les articles 52 à 57 ne font qu'appliquer aux bateaux les dispositions qui, d'après le Code de commerce en vigueur, régissent les navires. Par suite il y a lieu d'appliquer la jurisprudence qui impose à celui qui invoque le vice propre l'obligation de faire la preuve

Pour compléter la loi du batelier, nous croyons nécessaire d'y ajouter le chapitre IV, traitant de l'assurance et des avaries.

Parmi les soixante articles que le Code de commerce consacre à l'assurance sur la navigation maritime, il en est en effet beaucoup qui sont inapplicables à la navigation dans les eaux intérieures, d'autres qui ne pourraient recevoir qu'une application analogue, et sur l'ensemble on peut se demander si cette législation régit effectivement le batelage.

Celui-ci donne lieu à des assurances; les contrats à ce sujet peuvent présenter des lacunes; il faut bien que la loi s'occupe de les combler éventuellement; il nous paraît nécessaire surtout d'assurer à la navigation intérieure le bénéfice du délaissement lorsque la police d'assurance n'en parle point.

Le chapitre IV ne fait donc que choisir dans la loi maritime les principes applicables à la navigation intérieure et introduire dans l'application de ces principes les modifications que commande, pour la fixation des délais, par exemple, la différence des situations. Les bateaux d'intérieur n'allant pas ailleurs que chez les trois peuples, nos voisins sur le continent, les communications du bateau avec le port d'attache sont toujours possibles et même faciles et prompts. Ainsi en est-il des autres modifications, qui se justifient d'elles-mêmes.

Deux séries de dispositions transitoires : l'une ne vivra que trois mois pour ordonner l'immatriculation des bateaux existant au jour de la mise en vigueur de la loi et rappeler, notamment quand à la détermination des eaux intérieures le droit de réglementation qui est de l'essence du pouvoir exécutif. Il est entendu cependant que les dispositions du présent projet de loi s'appliquent à l'Escaut, même pour sa partie maritime, jusqu'à Flessingue.

L'autre disposition devra subsister jusqu'à la réforme du Code de procédure civile. Comme nous l'avons déjà fait observer, pour la saisie et la vente de bateaux dont la valeur aujourd'hui s'élève parfois très haut, et qui désormais seront en partie assimilés à la propriété immobilière, il est impossible de se contenter des formes et délais du titre VIII du livre V, et spécialement de l'article 620 du Code de procédure civile. Nous proposons de les modifier et compléter dans l'intérêt des tiers, quand il s'agit des bateaux que définit l'article 1^{er} de la loi, par des dispositions se rapprochant de celles qu'a introduites pour les immeubles la loi du 15 août 1854.

Le procès-verbal de saisie portera la description donnée par le registre matricule. Si cette description ne se trouve pas dans l'acte d'obligation pour l'exécution duquel se fait la saisie, il faudra en demander au conservateur du registre une copie, en tous cas indispensable pour procéder à la vente.

Mais, tandis que la saisie d'un immeuble doit être validée par le tribunal, nous proposons de faire valider celle d'un bateau par le président siégeant

en référé. La vérification des conditions n'exige en effet pas un long examen, et les créanciers inscrits, appelés à s'expliquer, généralement ne comparaitront pas : le saisissant aura eu soin de prévenir leurs critiques.

Nous croyons suffisants les délais de cinq jours pour la notification aux intéressés, de cinq jours minimum pour comparaître devant le président et de dix jours d'annonces et d'affiches; tous ces délais peuvent aisément se prendre dans les trente jours au moins qu'il faudra laisser entre la saisie et la vente.

Il y a nécessairement beaucoup d'articles du Code de procédure qui ne trouveront jamais d'application, tels que les articles 587, 588, 589, 590, etc.; 591 et 601, puisqu'un bateau est toujours gardé, et ainsi de suite.

■ Mais il peut se présenter de nouveaux saisissants (art. 611 du Code de procédure civile; art. 21 de la loi du 15 août 1852). Il se peut que le premier saisissant ne continue ou n'achève pas la poursuite. Afin d'éviter de nouveaux frais et des retards peut-être préjudiciables, les autres créanciers doivent pouvoir la continuer. C'est ce que prévoit l'article 6 des dispositions transitoires, emprunté aux articles 21 et 43 de la loi sur la saisie immobilière du 15 août 1854.

*
**

Le texte qui suit n'est pas conçu comme des amendements séparés. Les soussignés ont pensé qu'en les rédigeant sous cette forme ils n'auraient pu facilement en faire saisir la pensée d'ensemble. Ils ont préféré le présenter comme un projet complet où ils ont admis les nombreuses dispositions jugées bonnes dans le projet primitif. Dans leur pensée le texte qu'ils présentent doit prendre la place du Livre III de la proposition de loi déjà rapportée. Quant aux autres dispositions de ce dernier projet, la Commission spéciale appréciera s'il n'y a pas lieu, pour aboutir plus tôt, de les disjoindre du titre de la batellerie.

LIVRE III.**DES BATEAUX ET DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.****CHAPITRE PREMIER.****Des bateaux et de leur propriété.****ARTICLE PREMIER.**

Sont qualifiés bateaux tous bâtiments d'au moins 10 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement, dans les eaux intérieures, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Sont assimilés aux bateaux, pour l'application de la présente loi, les embarcations de 10 à 20 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer semblables opérations.

ART. 2.

Les bateaux sont meubles. Ils sont néanmoins soumis au droit de suite dans la mesure déterminée ci-après.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, dans le ressort duquel le port d'attache est rangé par le Roi.

La matricule mentionne : le nom du bateau, sa nature, son gréement, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, les matériaux de sa coque, son port d'attache, les noms, la nationalité et le domicile des propriétaires, les droits réels dont il est grevé.

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise par celui qui veut construire un bateau en Belgique dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un bateau étranger du moment où celui-ci navigue sous pavillon belge.

ART. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur le registre et sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau y doit être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels, sauf les privilèges mentionnés aux numéros 1 à 5 de l'article 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double de la réquisition d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun de ces actes ne peut être opposé aux tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créances inscrites, justifier du consentement de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi une copie de la matricule et de ses annexes; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le bateau. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon qu'il portait au moment de leur naissance.

ART. 8.

L'aliénation volontaire d'un bateau n'en transmet la propriété qu'avec la charge des droits réels dont il est grevé, sauf à l'acquéreur à en poursuivre la purge.

ART. 9.

La vente forcée opère la purge de plein droit, pourvu que l'acquéreur verse le prix : en Belgique, à la Caisse des consignations; à l'étranger, entre les mains de l'agent public compétent au lieu de la vente.

ART. 10.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, et sur chacune des parties du prix, tant que celui-ci n'a pas été ou légalement distribué ou payé du commun accord de tous les intéressés.

ART. 11.

Aucune action tendant à obtenir l'inscription, la modification ou la suppression de droits réels, n'est recevable qu'après qu'il a été fait mention de la demande en marge de la transcription ou de l'inscription du droit contesté.

Mention doit être faite aussi de la décision intervenue, laquelle est transcrite ou inscrite, suivant sa nature, à la diligence de la partie intéressée.

ART. 12.

Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le patron d'un bateau belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce bateau, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé. Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de cette disposition sont déterminées par arrêté royal, avec application de la loi du 6 mars 1818.

Si, pour une cause quelconque, le bateau est détruit, ou s'il est vendu à l'étranger, l'acte de nationalité doit, dans le mois de la destruction ou de la vente, être remis au conservateur, et celui-ci mentionnera son annulation en marge tant de l'acte que de la matricule.

En cas de perte de l'acte dans le sinistre qui a détruit le bateau, le propriétaire en donnera par écrit connaissance au conservateur, qui en fera mention sur l'immatriculation à annuler et gardera la déclaration à l'appui de ses écritures.

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par les conventions des parties.

CHAPITRE II.**Des privilèges et des hypothèques.****SECTION I.***Des privilèges.***ART. 14.**

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

1° Les frais de justice et autres, nécessités par la vente du bateau et par la distribution du prix ;

- 2° Les droits et taxes imposés au bateau dans le port où se fait la vente ;
- 3° Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du bateau, des agrès et des appareils, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente ;
- 4° Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage et la conservation du bateau.

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente, priment celles qui sont nées d'une cause antérieure ;

5° Les loyers et gages du patron et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie ou la vente du bateau ; les frais de remorquage dans le port, de halage ou remorquage en cours de route.

Les loyers et gages sont aussi et en premier lieu privilégiés sur le fret acquis pendant le service. Si le produit du fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire ;

6° Les obligations contractées pour mettre le bateau en état de commencer son dernier voyage ou de le continuer, et les frais faits pour le voyage à entreprendre ;

7° Les dommages-intérêts dus, soit pour cause d'abordage, soit pour faute du patron, de l'équipage ou de ceux qui sont au service du bateau, soit pour défaut de délivrance ou pour avarie des marchandises transportées par le bateau, soit pour contribution à l'avarie commune ;

8° Les sommes dues soit au constructeur, soit aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, à la réparation ou à l'entretien du bateau avant la mise en état pour le dernier voyage.

S'ils ont su que le bateau était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège n'existe que jusqu'à concurrence de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée.

De ces créances, la plus récente est préférée à celle qui est la plus ancienne ;

9° Les sommes dues au vendeur du bateau pour son prix.

Sauf ce qui est stipulé aux n° 4° et 8°, les créanciers de même rang viennent en concurrence et au marc le franc.

ART. 15.

Le privilège accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé que pour autant qu'elles soient justifiées de la manière suivante :

- 1° Les frais de justice, par des états légalement taxés ;
- 2° Les droits de navigation, par les quittances des receveurs ;
- 3° Le prix de vente du bateau par un acte régulièrement transcrit.
- 4° Les autres créances par les modes de preuve admis en droit commun.

A l'exception des privilèges mentionnés aux n° 1 à 5, la justification n'est complète que si le créancier prouve avoir, dans la huitaine de la naissance du privilège, fait inscrire à l'acte de nationalité la dette née en cours de voyage à l'étranger, au registre du conservateur celle qui a été contractée en Belgique.

SECTION II.

De l'hypothèque.

ART. 16.

Le contrat d'hypothèque fluviale est écrit et peut être fait sous seing privé. Il doit reproduire la description donnée par le registre matricule.

ART. 17.

Cette hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un pouvoir spécial donné par écrit.

ART. 18.

A moins de convention contraire, elle s'étend aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

ART. 19.

Elle peut être constituée sur un bateau en construction immatriculé conformément à l'article 3.

ART. 20.

Entre les créanciers, l'hypothèque n'a rang que du jour et de l'heure de l'inscription prise sur le registre du conservateur dans la forme et de la manière ci-après déterminées.

SECTION III.

Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.

ART. 21.

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques, contre récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing privé constitutif de l'hypothèque, ou une justification du droit astreint à inscription.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles 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 à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître;

5° Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau; le bureau et le numéro d'immatriculation;

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

ART. 22.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription peuvent être faites au procureur du Roi de l'arrondissement.

ART. 23.

L'omission de l'une ou de plusieurs des autres mentions exigées par l'article 21 n'entraîne la nullité de l'inscription qu'au profit de tiers et dans la mesure du préjudice qui leur est causé par cette omission.

ART. 24.

Le conservateur fait mention sur le registre du contenu aux bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 25.

L'inscription conserve l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans à compter du jour de sa date exclusivement. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt, s'il en a été stipulé.

ART. 26.

La cession d'un droit inscrit, de même que la subrogation à un droit semblable, ne peut être opposée aux tiers que du jour où il a été fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire, avec indication des nom, prénoms, profession et domicile de celui-ci.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur dépôt d'un double signé des deux parties et sur représentation du bordereau antérieur d'inscription de la créance, lequel est revêtu par le conservateur de son visa dûment daté.

Lorsque le titre constitutif est à ordre et que l'inscription le mentionne, sa négociation par voie d'endossement suffit pour emporter translation du droit réel.

ART. 27.

Les inscriptions sont rayées ou réduites, soit en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, soit du consentement des intéressés, constaté par écrit.

Si l'écrit est sous seing privé, il reste déposé au bureau de la conservation des hypothèques, avec le double du bordereau d'inscription qui a été délivré au créancier.

La radiation ou la réduction est requise au moyen d'un bordereau en double. Elle est certifiée par le conservateur au pied de celui des doubles qui est restitué au requérant.

ART. 28.

Le conservateur est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, copie de la matricule et de toutes les inscriptions subsistantes sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 29.

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

ART. 30.

L'inscription du privilège ou de l'hypothèque vaut opposition au paiement de toute indemnité due par des assureurs ou par d'autres, à raison de dommages subis par le bateau.

En cas d'avarie, le créancier peut intervenir pour la conservation de ses droits; il ne peut réclamer le remboursement de sa créance non échue que sur la partie de l'indemnité qui ne serait pas employée à la réparation du bateau.

SECTION IV.*De la purge.***ART. 31.**

L'acquéreur d'un bateau qui veut le libérer des charges dont question à l'article 8, est tenu de faire transcrire son titre à la conservation des hypothèques du port d'attache et de publier en même temps la mutation dans deux journaux de ce port, et, en outre, si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve.

A défaut de journaux publiés dans l'un ou l'autre de ces ports, les publications se font au chef-lieu de l'arrondissement.

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances chirographaires et aux créances privilégiées non astreintes à l'inscription que si, dans les quinze jours de la publication, elles sont notifiées au conservateur des hypothèques.

ART. 33.

La transcription, comme la publication, doit contenir élection de domicile dans le port où le bateau est immatriculé; à défaut de quoi, toutes significations à faire au nouveau propriétaire peuvent lui être notifiées au bureau du conservateur du registre matricule.

ART. 34.

Vingt jours après la transcription et la publication, le conservateur délivre à l'acquéreur un état des droits inscrits ou réclamés sur le bateau.

Cet état est dressé en forme de tableau sur trois colonnes dont la première renseigne les dates de chaque inscription ou notification; la seconde, la désignation des créanciers; la troisième, la nature et l'évaluation des droits réclamés.

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prêt état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 36.

A moins de dispositions contraires dans les titres constitutifs du droit, les créances privilégiées et hypothécaires non échues sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire; elles le sont aussi vis-à-vis du débiteur pour le solde non couvert.

ART. 37.

Tout créancier inscrit à l'état délivré par le conservateur peut requérir la mise du bateau aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition doit être notifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la signification faite à la requête de ce dernier en exécution de l'article 35.

ART. 38.

La réquisition doit contenir assignation, avec délai de trois jours francs, augmenté, s'il y a lieu, à raison de la distance, pour l'audience de référé du président du tribunal civil du port d'attache.

ART. 39.

Le président, après avoir vérifié que la surenchère doit être admise, ordonne que la revente se fera soit devant lui à l'audience qu'il indique, soit, si l'intérêt des parties le commande, devant le président du lieu où le bateau se trouve ou sera conduit et devra rester amarré jusqu'après la vente, en exécution de son ordonnance.

Celle-ci doit régler les délais à observer, les publications à faire et toutes autres précautions à prendre, pour que le prix atteigne la valeur entière du bateau.

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur de celui-ci. A défaut de réquisition dans les formes et délais ci-dessus prescrits, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 38.

ART. 41.

Ni pour la procédure en admission de la surenchère ni pour la revente, le ministère d'avoués n'est obligatoire.

ART. 42.

Faute par les parties intéressées de se régler entre elles à l'amiable pour la distribution du prix offert par la signification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie mobilière.

CHAPITRE III.**Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.****ART. 43.**

Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits du patron dans la conduite du bateau et tenu des engagements que des accidents ont forcé le patron de prendre d'urgence.

Il est civilement responsable aussi du dommage causé, dans l'exercice de leurs fonctions respectives, par le pilote, par les gens de l'équipage et par tous autres qui sont employés sur le bateau au service de celui-ci.

Art. 44.

Le propriétaire peut, dans tous les cas, même à l'égard de l'État et des administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du bateau et du fret du voyage au cours duquel le cas de responsabilité s'est produit, ou de leur valeur au début des poursuites.

Art. 45.

Pour se réserver la libération par abandon, le propriétaire doit, préalablement à toute exception ou défense, faire fixer la valeur du bateau et du fret net. En cas de saisie du bateau, il doit, pour obtenir la main levée de la saisie, faire, à défaut d'entente, déterminer par le juge saisi du procès, quelles sont les garanties à fournir, pour assurer éventuellement le paiement de cette estimation, augmentée des intérêts commerciaux jusqu'au paiement.

Art. 46.

Le propriétaire qui veut user du droit d'abandon doit :

1° Affranchir le bateau de tout recours de la part de créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 45 et 49, tels que le patron et l'équipage pour leurs loyers, les créanciers ayant hypothèque sur le bateau, et les chirographaires venant réclamer une partie du prix ;

2° Notifier l'abandon du bateau, et en même temps, s'il s'est conformé à l'article 45, payer une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis l'évaluation, ainsi que les intérêts commerciaux sur cette évaluation. Cette indemnité et ces intérêts ne sont pas dus si le bateau est resté saisi depuis le début des poursuites.

Le propriétaire peut aussi se libérer en payant le montant de l'évaluation augmentée des intérêts commerciaux depuis le début des poursuites.

Si les parties n'en sont pas autrement convenues, le tribunal peut nommer un liquidateur, chargé de distribuer la valeur abandonnée.

Art. 47.

Le fret net s'entend du fret payé ou à payer, diminué des frais d'embarquement, des gages de l'équipage, du coût du charbon s'il s'agit d'un steamer, de la part contributive à l'avarie commune, des péages et droits quelconques de navigation ou de remorquage acquittés ou encore à payer pour le voyage ; à charge par le propriétaire du bateau d'acquitter ces diverses créances sur ses deniers personnels.

Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le bateau a droit, notamment pour abordage, assistance et avaries communes.

Art. 48.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

ART. 49.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité civile du propriétaire de bateau est encourue à raison de l'inexécution totale ou partielle d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que l'exécution rentre dans les fonctions du patron.

ART. 50.

Sauf le cas de dol, la faculté de se libérer par abandon appartient même à celui qui est à la fois propriétaire et patron pour le dommage causé par lui dans la conduite du bateau et pour les engagements que des accidents l'ont forcé de prendre d'urgence.

ART. 51.

A l'égard des tiers, le locataire d'un bateau et le patron préposé par lui sont assimilés au patron préposé par le propriétaire et engagent dans les mêmes limites la responsabilité civile de ce dernier.

Le locataire, moyennant de payer la valeur du bateau au propriétaire, peut user de la faculté de l'abandon dans les mêmes conditions que celui-ci et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

A défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'abandon et conserve, en ce cas, un recours comme de droit, contre le locataire à concurrence de la valeur du bateau et du fret abandonné.

ART. 52.

Elle ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, antérieur au voyage, et qui n'est pas un vice caché ou que le propriétaire n'a pas pu connaître.

ART. 53.

Les co-propriétaires d'un bateau sont, chacun en proportion de sa part, tenus de la responsabilité prévue aux articles 43 et 49; mais l'abandon ne peut être fait que pour la propriété entière du bateau.

ART. 54.

Le propriétaire peut, en tout temps, congédier le patron.

Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a pas convention par écrit.

ART. 55.

Le patron congédié, s'il est co-propriétaire du bateau, peut, en déclarant sa décision dans le mois, renoncer à la co-propriété et exiger le remboursement du capital qu'elle représente.

Le montant de ce capital, en cas de dissentiment, est déterminé par des experts, choisis par les parties ou, à défaut d'entente, nommés par le juge de référé du port d'attache.

ART. 56.

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

La majorité se détermine par une part d'intérêt excédant la moitié de la valeur du bateau.

S'il n'y a point par écrit convention contraire, la licitation du bateau ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires réunissant au moins la moitié de l'intérêt total dans le bateau.

ART. 57.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du bateau passent de plein droit sur la part correspondante du prix.

CHAPITRE IV.**De l'assurance fluviale.****SECTION I.***Du contrat et de son objet.***ART. 58.**

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les appareils du bateau; le fret; les marchandises du chargement; le profit espéré des marchandises chargées; le bénéfice d'affrètement, et, en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation intérieure.

ART. 59.

Le contrat d'assurance est régi par le titre X, livre I, du Code de commerce (loi du 11 juin 1874), en tant qu'il n'y est point dérogé par la présente loi.

ART. 60.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et tous dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de bateau, par jet, feu, explosion et généralement toutes fortunes de navigation que le contrat n'a pas exclues.

ART. 61.

Ne sont pas à charge de l'assurance tout changement de route ou de voyage, tout transbordement qui ne se justifie pas et, en général, tout dommage provenant de la faute grave de l'assuré.

ART. 62.

L'assureur est tenu des prévarications et des fautes du patron et de l'équipage.

En cas de faute grave de l'assuré, cette responsabilité cesse dans la mesure où celui-ci est propriétaire de la chose endommagée.

ART. 63.

L'estimation du corps, des agrès et des appareils du bateau est établie sur leur valeur au jour où le risque a commencé.

ART. 64.

Un contrat d'assurance, conclu pour une somme excédant la valeur des choses assurées, ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette valeur; il est entièrement nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de celui-ci.

SECTION II.*Du délaissement.***ART. 65.**

L'assuré peut délaisser à l'assureur le bateau assuré en cas de naufrage, d'innavigabilité par fortune de navigation, de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de la valeur.

Le délaissement des marchandises chargées n'est recevable que dans ce dernier cas.

ART. 66.

Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ART. 67.

Il doit être fait, dans les dix jours de la date à laquelle l'assuré a été informé du sinistre arrivé dans le pays, et dans les quinze jours de cette date si le sinistre est survenu à l'étranger.

ART. 68.

En cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement aux réassureurs dans les cinq jours de la signification de celui-ci.

ART. 69.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi le délai du paiement ne commencera à courir que du jour où est notifiée ladite déclaration.

ART. 70.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

ART. 71.

Si l'époque du paiement de l'indemnité n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de la payer un mois après la signification du délaissement.

ART. 72.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du bateau, se dispenser de payer la somme assurée.

ART. 73.

Le délaissement pour raison d'innavigabilité ne peut être fait, si le bateau échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

ART. 74.

Si le bateau a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ART. 75.

Si la marchandise est ensuite transportée à destination par une autre voie, les risques de ce transport sont à la charge de l'assureur.

Ce dernier est tenu des avaries, des frais de déchargement, de magasinage et de rechargement, de l'excédent du prix de transport et de tous autres frais que l'assuré a été obligé de faire pour sauver la marchandise et la conduire à destination.

SECTION III.

Des avaries.

ART. 76.

Sont réputés avaries :

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le bateau et les marchandises, conjointement ou séparément;

Tout dommage qui survient au bateau ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur arrivée et déchargement.

ART. 77.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ART. 78.

Les avaries sont ou communes ou particulières.

ART. 79.

Sont avaries communes, les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le bien et le salut commun du bateau et du chargement.

ART. 80.

Les avaries communes sont supportées par le bateau et par les marchandises au marc le franc de leur valeur nette au lieu de déchargement.

ART. 81.

Le propriétaire du bateau est privilégié sur les marchandises ou sur le prix en provenant pour le montant de la contribution.

ART. 82.

Le chapitre 1^{er} de la loi du 25 août 1891 régissant le contrat de transport, est applicable au transport par navigation intérieure, en tant qu'il n'y est point dérogé par les dispositions qui précèdent ou par les conventions des parties.

Dispositions transitoires.

ARTICLE PREMIER. — Dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau naviguant sous pavillon belge est tenu de faire au bureau de la conservation des hypothèques du port choisi comme port d'attache, la déclaration nécessaire pour opérer l'immatriculation du bateau avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

ART. 2. -- Un arrêté royal déterminera quelles sont, pour l'application de la présente loi, les eaux intérieures; il règlera tout ce qui concerne la tenue des registres.

Il comminera les peines à encourir pour infraction à la loi ou aux dispositions réglementaires prises pour son exécution.

ART. 3. — En attendant la revision du Code de procédure civile, le titre VIII du cinquième livre de ce Code sera appliqué, avec les modifications suivantes :

1° Le procès-verbal de saisie d'un bateau d'au moins 10 tonneaux de jauge portera la description donnée par le registre matricule;

2° Dans les cinq jours, il sera fait mention de la saisie à ce registre, conformément à l'article 11;

3° Dans le même délai, la saisie sera notifiée à tous ceux qui ont des droits réels inscrits sur le bateau saisi;

4° Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure de la vente qui ne pourra avoir lieu qu'un mois au moins après la saisie; il annoncera que l'acte portant les conditions de la vente est déposé à l'inspection des intéressés au greffe du tribunal de première instance dont dépend le port où le bateau est amarré; tous les intéressés seront en même temps ajournés à comparaître, après un délai d'au moins cinq jours francs, devant le président de ce tribunal siégeant en référé, pour entendre statuer sur la validité de la saisie et approuver les conditions de vente.

ART. 4. — En cas de non-comparution de l'un ou de plusieurs défendeurs, il n'est pas pris d'ordonnance de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Le président peut, s'il y a lieu, même d'office, modifier les conditions de vente, ordonner que le bateau soit, sous les liens de la saisie, conduit dans un autre port, nommer en ce cas l'officier ministériel qui y sera chargé de procéder à la vente, et déterminer les mesures de publicité à prendre.

Si l'ordonnance du président apporte une modification au lieu, au jour, à l'heure ou aux conditions de la vente, cette ordonnance doit être signifiée aux intéressés et au conservateur du registre matricule.

Dans ce cas, ceux-ci doivent, sous la responsabilité de l'officier ministériel chargé de la vente, être informés dix jours d'avance du lieu, du jour, de l'heure de la vente, comme du greffe où ils peuvent prendre connaissance des conditions définitivement arrêtées.

ART. 5. — S'il n'y est autrement statué par le président, la vente doit être annoncée au moins dix jours d'avance par affiches aux lieux habituels et insertions à répéter deux fois, dans deux journaux de la localité. S'il ne s'y publie point de journaux, il suffit que les avis soient insérés dans deux journaux du chef-lieu de canton et, subsidiairement, du chef-lieu d'arrondissement.

ART. 6. — Lorsque déjà une saisie a été transcrite ou présentée, si, avant le jour indiqué pour la vente, une nouvelle saisie est présentée, le conservateur constate en marge de cette dernière son refus de la transcrire et énonce la date de la précédente, les noms, demeures et professions du saisissant, le lieu, le jour et l'heure auxquels la vente est annoncée.

En ce cas, le nouveau saisissant peut intervenir par notification signifiée à l'huissier poursuivant et exiger que la procédure continue et s'achève à sa requête si le premier saisissant n'y donne pas suite.

Au jour indiqué pour la vente, il y est procédé à la requête du premier saisissant et, à son défaut, à la requête de celui des créanciers inscrits ou saisissants qui exigerait que la poursuite s'achève.

ART. 7. — Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

A. BEERNAERT.

DELBEKE.

VANDEN BROECK.
