

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 26 FÉVRIER 1902.

Projet de loi portant abrogation de l'article 38 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les articles 32, 35 et 36 de la loi du 21 août 1879, sur le commerce maritime, imposent à tout capitaine de navire marchand l'obligation de faire rapport, devant le président du tribunal de commerce, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port.

L'article 38 de la même loi, sanctionnant cette obligation, lui fait défense de décharger aucune partie de la cargaison avant d'avoir fait son rapport.

Cette dernière disposition, empruntée par la loi de 1879 au code de commerce de 1808, était destinée principalement à préserver la santé publique, en permettant d'empêcher la mise sur quai de marchandises qui, provenant de pays ravagés par une maladie infectieuse, pourraient propager la contagion.

Elle permettait aussi aux armateurs du navire et aux propriétaires de sa cargaison de vérifier immédiatement l'exactitude des déclarations contenues dans le rapport de mer, par une visite du bâtiment faite avant que les opérations d'un déchargement commencé aient modifié l'état de choses existant à bord en cours de traversée.

Enfin, elle avait pour but d'empêcher le capitaine d'insérer dans son rapport, en vue de dégager sa responsabilité, des énonciations mensongères et de chercher, notamment, à expliquer par des causes fortuites des avaries dont il ne se serait aperçu qu'au cours du déchargement et qui proviendraient en réalité de sa faute ou de celle de l'équipage.

Telles étaient les raisons qui dictèrent l'interdiction formulée par l'article 38.

Mais, dans la pratique, on s'aperçut que ces raisons étaient loin d'être décisives et, peu à peu, on laissa tomber hors d'usage la règle prescrite.

Il importe de consacrer aujourd'hui cette désuétude.

D'abord, parce qu'il convient de mettre la loi en harmonie avec les faits lorsque ceux-ci sont commandés par une pratique légitime.

Si l'application de l'article 38 était exigée avec plus de rigueur, le déchargement des steamers de fort tonnage que reçoit le port d'Anvers serait retardé de vingt-quatre heures au moins. Cette perte de temps représente une somme considérable de salaires, d'intérêts, de frais de tout ordre. A une époque où la célérité des opérations est pour les entreprises de navigation une condition indispensable de succès, l'observation stricte de la loi placerait le port d'Anvers dans des conditions d'infériorité manifeste vis-à-vis des ports concurrents.

On ne retrouve dans la plupart des codes étrangers, et notamment dans ceux des pays avec qui la Belgique entretient les relations maritimes les plus actives, aucune disposition d'une rigueur comparable à celle de l'article 38.

D'une part, la majeure partie des législations étrangères ne prescrivent au capitaine le dépôt d'un rapport de mer que dans le cas de naufrage, accidents, avaries ou autres événements extraordinaires survenus en cours de route.

D'autre part, plusieurs législations, et en particulier celles de l'Angleterre et de l'Allemagne, n'interdisent pas le déchargement avant le dépôt du rapport.

La législation française est à peu près la même que la législation belge, mais encore faut-il observer que la règle de l'article 38 n'est pas reproduite dans le projet de code de commerce révisé.

La suppression de l'article 38 s'impose d'autant plus que la jurisprudence récente de la cour de cassation tend à aggraver les entraves qui en résultent pour notre commerce maritime. Un arrêt de la cour suprême, du 16 juin 1898, attribue à la prescription du rapport le caractère d'une loi d'ordre public, obligatoire par conséquent, sans dérogation conventionnelle légitime pour les capitaines de navires étrangers aussi bien que pour les capitaines de navires belges.

Jusqu'alors ces derniers seuls étaient considérés comme tenus des devoirs prescrits par les articles 32 et 38 de la loi de 1879.

La modification que propose le Gouvernement entraînera des avantages évidents. Elle ne pourra produire d'inconvénients.

Aux termes des règlements actuels, l'autorisation de commencer le déchargement n'est accordée au capitaine qu'après qu'il a justifié de l'observation de toutes les mesures sanitaires en vigueur. A l'aide des papiers qui lui sont remis, l'administration des douanes vérifie la provenance des avaries et, si quelque doute s'élève à cet égard, elle peut exiger du capitaine la production des livres et autres pièces permettant de vérifier l'exactitude de ses déclarations.

Quant à la sincérité du rapport de mer, elle peut être contrôlée par le livre du bord, tenu jour par jour, par l'interrogatoire de l'équipage et, surtout, par les expertises techniques qui sont de pratique constante dans nos ports.

J. VAN DEN HEUVEL.

PROJET DE LOI.

Léopold II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre
de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé
de présenter, en Notre nom, aux Cham-
bres législatives, le projet de loi dont la
teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

L'article 58 de la loi du 21 août 1879
sur le commerce maritime est abrogé.

Donné à Laeken, le 24 février 1902.

WETSONTWERP.

Leopold II,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van
Justitie,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Justitie is gelast, in
Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers,
het wetsontwerp aan te bieden waarvan
de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Artikel 58 der wet van 21 Augustus
1879 op den zeehandel is ingetrokken.

Gegeven te Laken, den 24ⁿ Februari
1902.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

De Minister van Justitie,

VAN 'S KONINGS WEGE :

Le Ministre de la Justice,

J. VAN DEN HEUVEL.