

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

En vue de garantir d'une manière efficace le crédit maritime, la Conférence internationale réunie par les soins du Comité Maritime International à Venise en 1906 avait élaboré un système nouveau constituant un progrès sensible dans cette matière en n'admettant plus que quatre catégories de privilèges primant l'hypothèque.

Le législateur belge avait, en 1908, consacré ces principes en les faisant passer dans le Code de commerce, donnant ainsi aux autres nations maritimes un exemple d'initiative hardie et de réalisation immédiate, de nature à entraîner l'assentiment des parlements étrangers à une réforme indispensable à l'exploitation normale du commerce maritime.

Malheureusement les événements n'ont pas permis de réaliser un accord unanime sur cette base et le projet primitif fut amendé au cours de diverses conférences qui se sont tenues depuis. Il convient de reconnaître que, si le texte primitif était peut-être meilleur en lui-même en réduisant davantage le nombre des privilèges, sa sphère d'action internationale était nulle. Or, il est indispensable qu'en cette matière le plus grand nombre de législations soient uniformes pour éviter, même et surtout au point de vue du crédit maritime, des lacunes ou des conflits de juridiction.

L'œuvre récente réalisée par les Conférences internationales constitue, à cet égard, un progrès notable. Il importe donc de mettre la législation belge en concordance avec les règles nouvelles de la Convention de Bruxelles sur les Privilèges et Hypothèques maritimes, que nous avons d'autre part soumise à votre approbation.

C'est ainsi que le projet de loi ci-joint modifie les articles 23 et 24 des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées, formant le livre II du Code de commerce, en ajoutant aux quatre catégories de privilèges admises actuellement, tout en les précisant davantage, le privilège des créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage. En réalité, ce privilège affecte aussi le crédit maritime

en ce sens qu'il est indispensable, dans l'intérêt même de l'exploitation du navire, que les fournisseurs, réparateurs, prêteurs, ou autres contractants, puissent en toute sécurité faire du crédit à l'armement au cours du voyage. Ce crédit est aussi utile pour l'armement maritime que celui qui consiste à obtenir des avances pour acheter un navire.

Le privilège ainsi créé au profit des créances naissant des conventions conclues par le capitaine pour assurer la continuation du voyage, fait à nouveau apparaître l'inutilité de l'institution du prêt à la grosse sur le corps et la quille du navire. Cette institution désuète est demeurée inscrite sous l'article 70 des lois maritimes coordonnées. L'opportunité de sa suppression s'était déjà révélée à l'occasion du vote de la loi du 10 février 1908 qui priva le prêteur à la grosse sur le corps et la quille du privilège dont il avait bénéficié sous le régime de la législation antérieure. Les garanties accordées par le présent projet de loi aux prêteurs quelconques qui, par leur intervention, permettent au capitaine de pourvoir aux besoins urgents du navire, à la continuation du voyage, mettront celui-ci définitivement à l'abri de la nécessité de recourir encore à ce mode ancien de prêt sur corps et quille et même de la nécessité de vendre, aux mêmes fins, tout ou partie de la cargaison. Ces considérations ont inspiré les amendements que nous vous proposons d'apporter aux articles 68, 70 et 72 des lois coordonnées.

Le deuxième privilège ancien concernant l'engagement du capitaine et de l'équipage est exprimé par une formule plus générale que l'ancienne en vue d'éviter toute interprétation erronée quant à sa portée. La limite de temps de six mois n'a pas été maintenue, étant donné que le nouveau texte introduit un système basé sur chaque voyage, avec la seule exception d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages.

Ces dispositions nouvelles précisent que le privilège s'exerce également sur les accessoires du navire et du fret; ces accessoires sont énumérés d'une manière détaillée.

La matière délicate de l'ordre et du rang des créances a été mise au point et des règles minutieuses remplacent l'ancienne disposition de l'article 24 du Code de Commerce.

L'article 37 du même Code est complété, conformément à l'article 9 de la Convention, en vue d'ajouter aux causes actuelles d'extinction des privilèges, la prescription d'un an, qui est de nature à constituer une garantie sérieuse pour le créancier hypothécaire.

Par la création de cette cause nouvelle d'extinction des privilèges en matière maritime, la disposition de l'article 279 concernant la prescription courte pour les créances privilégiées sur le bateau et le fret devient inutile, puisque, en vertu de l'article 272, toutes les dispositions du titre I^{er} du livre II sont applicables aux bateaux. Le présent projet de loi supprime donc à juste titre l'article susdit. Il va de soi cependant que la réserve de l'application de l'article 9 de la loi du 25 août 1891, mentionnée à l'article 279, subsiste en fait, puisque cette disposition d'une loi générale en matière de contrat de transport trouvera son application lorsqu'elle ne sera pas en contradiction avec un principe de la loi spéciale sur les privilèges de la navigation maritime ou intérieure, sans qu'il faille le confirmer expressément dans un article de cette loi.

En vue de satisfaire à la prescription de l'article 12 de la Convention concernant la publicité des hypothèques, l'article 63 du Code est complété de façon

à imposer au capitaine d'avoir à bord un document constatant l'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire.

Enfin, s'il a été jugé nécessaire d'accepter, principalement en vue de l'unification internationale des règles de droit en matière de navigation maritime, l'extension du privilège aux créances nées des opérations conclues par le capitaine en cours de voyage, ni les mêmes raisons, ni des nécessités d'ordre pratique ne justifient cette extension en matière de navigation intérieure. Cette réserve forme l'objet de l'amendement présenté à l'article 272 du livre II du Code de Commerce.

Nous vous demandons, Messieurs, de ratifier ces quelques modifications au Code de Commerce actuel, réalisées aisément dans le cadre de la législation existante par le projet qui vous est soumis, en vue de poursuivre l'œuvre importante, tant par son but immédiat que par sa portée lointaine, de l'unification du droit maritime.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Ontwerp van wet ten doel hebbende de belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationale verdrag tot vaststelling van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu les dispositions de la convention internationale tendant à l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926,

Vu les articles 23, 24, 37, 63, 68, 70, 72, 272 et 279, des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées, formant le livre II du Code de commerce,

Considérant qu'il y a lieu de mettre ces dispositions en concordance avec celles de la prédite convention,

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Télé-

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Gezien de schikkingen van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen, ondergeteekend, te Brussel, den 10 April 1926.

Gezien de artikelen 23, 24, 37, 63, 68 70, 72, 272 en 279 der samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken,

Overwegend dat het noodig is deze schikkingen in overeenstemming te brengen met deze van voornoemd verdrag,

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, van Onzen Minister van Justitie en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken, Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefo-

phones et Aéronautique sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

L'article 23 des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911, coordonnées, formant le livre II du Code de Commerce, est ainsi modifié et complété :

ART. 23, § I. Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° Les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

nen en Luchtvaart zijn er mede belast, in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Artikel 23 van de samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken, wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

ART. 23, § I. Zijn alleen bevoorrecht op het schip, op de vracht verdiend gedurende de reis, tijdens welke de bevoorrechte schuldvordering ontstaan is, en op het toebehooren van het schip en van de vracht, sedert den aanvang van de reis ontstaan :

1° De aan den Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgaven in het gemeenschappelijk belang van de schuldeischers gedaan tot het behoud van het schip of ten einde te kunnen geraken tot den verkoop en de verdeeling van de opbrengst ; de tonnen-, vuur- of haven-gelden en andere dergelijke openbare lasten en belastingen ; de loodsgelden, de kosten van bewaking en behoud sedert het binnenloopen van het schip in de laatste haven ;

2° De schuldvorderingen voortspruitende uit de arbeidsovereenkomst van den kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden ;

3° Het hulp- en bergloon en de bijdrage van het schip in de avarij-grosse ;

4° De vergoedingen verschuldigd ter zake van aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede wegens schade, veroorzaakt aan kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare vaarwateren ; de vergoedingen verschuldigd ter zake van lichamelijk letsel aan de passagiers en het scheepsvolk overkomen ; de vergoedingen verschuldigd ter zake van verlies of beschadiging van lading of reisgoed ;

5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

§ II. Les accessoires du navire et du fret visés au § 1 ci-dessus s'entendent :

1° Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;

2° Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;

3° Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix de passage et éventuellement les sommes dues en vertu de l'article 48, § II du présent Code sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

5° De schuldvorderingen voortspuitende uit overeenkomsten of handelingen, door den kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden buiten de thuishaven gesloten of verricht en noodzakelijk tot het behoud van het schip of tot de voortzetting der reis, onverschillig of de kapitein al dan niet terzelfder tijd eigenaar is van het schip en of de schuldvordering de zijne is dan wel die van leveranciers, herstellere, geldschietere of andere contractanten.

§ II. Onder het bij vorenstaande § I bedoelde toebehooren van schip en vracht worden begrepen :

1° De vergoedingen, aan den eigenaar verschuldigd wegens stoffelijke schade door het schip geleden en niet hersteld, of wegens verlies van vracht;

2° De vergoedingen, aan den eigenaar verschuldigd voor avarij-grosse, voor zoover deze bestaat hetzij in stoffelijke schade door het schip geleden en niet hersteld, hetzij in verlies van vracht;

3° Het loon, aan den eigenaar verschuldigd voor hulpverleening of berging tot aan het einde van de reis, na aftrek van de sommen, toegekend aan den kapitein en aan de andere personen in dienst van het schip.

Het passagegeld en, in voorkomend geval, de sommen, verschuldigd krachtens artikel 48, § II, van dit Wetboek worden gelijkgesteld met de vracht.

De uit krachte van verzekeringsovereenkomsten aan den eigenaar verschuldigde uitkeeringen worden niet beschouwd als toebehooren van het schip of van de vracht evenmin als de premien, toelagen of andere tegemoetkomingen van het Rijk.

In afwijking van vorenstaand 1° lid strekt het voorrecht, ten bate van de personen in dienst van het schip voorzien, zich uit tot het geheel der vrachtgelden, welke voor al de reizen, tijdens dezelfde dienstovereenkomst afgelegd, verschuldigd zijn.

ART. 2.

L'article 24 du même livre du Code de commerce est modifié et complété comme suit :

ART. 24, § I. Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au § I de l'article 23 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux numéros 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

§ II. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ III. En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.

§ IV. Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore

ART. 2.

Artikel 24 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

ART. 24, § I. De op een zelfde reis betrekking hebbende schuldvorderingen zijn bevoorrecht in de volgorde, waarin zij bij § I van vorenstaand artikel 23 gerangschikt zijn. Schuldvorderingen, onder hetzelfde nummer vermeld, staan in rang gelijk en deelen pondspondsgewijze bij ontoereikendheid van de opbrengst.

De onder nummers 3 en 5 bedoelde schuldvorderingen worden, in elke dezer categorieën, bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn.

De schuldvorderingen, die betrekking hebben op een zelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

§ II. De bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

De schuldvorderingen, voortvloeiende uit een en de zelfde dienstovereenkomst welke zich heeft uitgestrekt over meerdere reizen, staan evenwel alle in rang gelijk met de schuldvorderingen ontstaan gedurende de laatste reis.

§ III. Met het oog op de verdeling van de opbrengst van den verkoop der goederen waarop het voorrecht kan worden uitgeoefend, zijn de bevoorrechte schuldeischers gerechtigd op te komen voor het totaal bedrag van hunne schuldvorderingen, zonder dat daarbij rekening behoeft te worden gehouden met hetgeen krachtens de regelen op de beperkte aansprakelijkheid daarop zou moeten worden ingekort; evenwel mag het aan hen uit te keeren bedrag niet hooger zijn dan de krachtens voormelde regelen verschuldigde som.

§ IV. Het voorrecht op de vracht kan uitgeoefend worden zoolang de

dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

§ V. Les dispositions de l'article 23 ci-dessus ainsi que celles du présent article, sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

ART. 3.

L'article 37 du même livre du Code de Commerce est ainsi complété :

« »
 » En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures, visées au n° 5 de l'article 23 ci-dessus le délai puisse dépasser six mois. »

» Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au numéro 5 de l'article 23, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas le délai court à partir de l'existence de la créance.

vraحت nog verschuldigd is of het bedrag van de vracht zich nog in handen van den kapitein of van den vertegenwoordiger van den eigenaar bevindt. Het zelfde geldt ten aanzien van het voorrecht op het toebehooren.

§ V. De bepalingen van vorenstaand artikel 23 alsmede die van dit artikel zijn van toepassing op door eenen reeder die niet eigenaar is of door eenen bevrachter van het geheele schip geëxploiteerde schepen, tenzij de eigenaar door een onrechtmatige daad het bezit er van verloren heeft en daarenboven de schuldeischer niet te goeder trouw is.

ART. 3.

Artikel 37 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld als volgt :

« »
 » Bovendien gaan de voorrechten, buiten de hiervoren voorziene gevallen, te niet na tijdsverloop van één jaar, met uitzondering van de onder n° 5 van vorenstaand artikel 23 bedoelde schuldvorderingen wegens leveranties, waarvoor de termijn niet meer dan zes maanden mag bedragen. »

» Voor de voorrechten tot waarborging van hulp- en bergloon loopt de termijn te rekenen van den dag waarop de verrichtingen geëindigd zijn; voor het voorrecht tot waarborging van vergoedingen wegens aanvaring en andere ongevallen en wegens lichamelijk letsel, van den dag waarop de schade veroorzaakt werd; voor het voorrecht ten aanzien van verlies of beschadiging van lading of reisgoed, van den dag waarop de lading of het reisgoed werd of moest zijn afgeleverd; voor herstelling en leveranties en ander onder nummer 5 van artikel 23 bedoelde gevallen, te rekenen van den dag waarop de schuldvordering ontstaan is. In al de overige gevallen loopt de termijn te rekenen van den dag waarop de schuldvordering opeischbaar is geworden.

» La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au numéro 2 de l'article 23.

» Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur à son domicile ou son principal établissement proroge le délai ci-dessus fixé, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance. »

ART. 4.

L'article 63 du même livre du Code de Commerce est complété comme suit :

«
» L'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire. »

ART. 5.

L'article 279 du livre II du Code de Commerce est supprimé.

ART. 6.

Les articles 68, 70 et 72 du même livre du Code de Commerce sont modifiés comme suit :

ART. 68. — Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs sont sur les lieux, le capitaine ne peut sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, ni fréter le navire.

ART. 70. — Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de pourvoir à des réparations, achats de victuailles ou autres besoins pressants du navire, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de

» Het recht om voorschotten of betalingen op afrekening te vragen heeft niet ten gevolge dat de onder nummer 2 van artikel 23 bedoelde schuldvorderingen van de aan boord in dienst zijnde personen opeischbaar worden.

» Door het feit, dat het bezwaarde schip niet kan worden in beslag genomen in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft, wordt de hiervoren gestelde termijn verlengd, behoudens dat die termijn niet langer mag zijn dan drie jaar te rekenen van af het ontstaan der schuldvordering. »

ART. 4.

Artikel 63 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld als volgt :

«
» De Staat van de hypothecaire inschrijvingen waarmede het schip bezwaard is. »

ART. 5.

Artikel 279 van boek II van het Wetboek van Koophandel vervalt.

ART. 6.

Artikelen 68, 70 en 72 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel worden gewijzigd als volgt :

ART. 68. — Wanneer de eigenaars of hunne gevolmachtigden zich ter plaatse bevinden, mag de kapitein, zonder hun bijzondere toestemming, het schip niet laten herstellen, geen zeilen, touwen en andere voorwerpen voor het schip aankopen of het schip niet vervrachten.

ART. 70. — Indien er gedurende de reis noodzakelijkheid bestaat om herstellingen te doen, levensmiddelen aan te koopen of in andere dringende behoeften van het schip te voorzien, mag de kapitein, na tot bewijs van die

l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en Belgique par le Tribunal de Commerce ou, à défaut, par le juge de paix; à l'étranger par le consul ou le vice-consul, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le chargement ou mettre en gage des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fera mention au registre de bord.

L'affrêteur unique ou les chargeurs divers qui sont tous d'accord peuvent s'opposer à la mise en gage de leurs marchandises en les déchargeant et en payant le frêt à proportion de ce que le voyage est avancé.

A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, ceux qui veulent user de la faculté de déchargement sont tenus du frêt entier sur leurs marchandises.

Dans les deux cas, ceux qui auront fait décharger leurs marchandises devront payer leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au moment du déchargement.

ART. 72. — Le capitaine qui aura pris de l'argent sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire, qui aura vendu des marchandises, ou qui, sans nécessité, aura emprunté sur le chargement ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

ART. 7.

L'article 272 du même livre du Code

noodzakelijkheid een proces-verbaal door den voornaamsten van het scheepsvolk te hebben doen teekenen en na bekomen machtiging, in België, van de Rechbank van Koophandel of, indien deze ontbreekt, van den vrede-rechter en, in het buitenland, van den consul of den vice-consul of, zoo deze ontbreekt, van den plaatselijken magistraat, onder verband van de lading geld opnemen of goederen verpanden tot beloop van de voor de vastgestelde behoeften benoodigde som.

De magistraat, die tot de geldopneming machtiging gegeven heeft, vermeldt zulks op het scheepsjournaal.

De eenige bevrachter of de onderscheiden inladers, die het allen met elkaar eens zijn, kunnen zich tegen het verpanden van hunne goederen verzetten door deze te lossen en de vracht te betalen naar verhouding van het afgelegde gedeelte van de reis.

Ontbreekt de toestemming van een gedeelte der inladers, dan zijn zij, die van het recht om hunne goederen te lossen gebruik willen maken, gehouden tot betaling van de volle vracht op die goederen.

In beide gevallen moeten zij, die hunne goederen hebben doen lossen, hun aandeel betalen in de avarij, opge-loopen tot op het oogenblik van het lossen.

ART. 72. — De kapitein, die geld heeft opgenomen op het casco, den montvoorraad of de uitrusting van het schip, die goederen verkocht heeft of die buiten noodzakelijkheid, geld geleend heeft op de lading of die verdichte avarijen en uitgaven in rekening geeft gebracht, is aan de reederij verantwoordelijk en persoonlijk gehouden het geld terug te geven of de voorwerpen te betalen, onverminderd de vervolging tot straf, zoo daartoe gronden zijn.

ART. 7.

Artikel 272 van hetzelfde boek van

de Commerce est complété comme suit : | het Wetboek van Koophandel wordt
aangevuld als volgt :

« Toutefois, les dispositions du 5° de | « Nochtans zijn de bepalingen onder
l'article 23, § I du titre I ci-dessus ne | 5° van artikel 23, § I van vorenstaande
sont pas applicables à la navigation | titel I niet toepasselijk op den binnen-
intérieure ». | scheepvaart. »

Donné à Bruxelles, le 13 juillet | Gegeven te Brussel, den 13 Juli
1927. | 1927.

ALBERT.

PAR LE ROI :

VAN 'S KONINGS WEGE :

Le Ministre des Affaires Étrangères, | *De Minister van Buitenlandse Zaken,*

EM. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

| *De Minister van Justitie,*

PAUL HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique,*

| *De Minister van Spoorwegen,
Zeevezen, Posterijen, Telegrafien,
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.
