

Principes
de
Droit Maritime

Par
LÉON HENNEBICQ

AVOCAT

A LA COUR D'APPEL DE BRUXELLES

PROFESSEUR

A L'UNIVERSITÉ NOUVELLE

Comparé



II^e Partie : L'ARMEMENT

TOME II

Le Patrimoine de mer et les Armements spéciaux.



BRUXELLES
V^o Ferd. LARCIER
ÉDITEUR
26-28, rue des Minimes

PARIS
A. PEDONE
ÉDITEUR
13, rue Soufflot

1910

Principes

de

Droit Maritime

Comparé

Ino. A. 14.187

Principes

de

Droit Maritime

Par

LÉON HENNEBICQ

AVOCAT

A LA COUR D'APPEL DE BRUXELLES

PROFESSEUR

A L'UNIVERSITÉ NOUVELLE

Comparé



II^e Partie : L'ARMEMENT

TOME II

Le Patrimoine de mer et les Armements spéciaux

41914



DONATEUR
EM. POTUMBARU

BRUXELLES
V^{te} Ferd. LARCIER
ÉDITEUR
26-28, rue des Minimes

PARIS
A. PEDONE
ÉDITEUR
13, rue Soufflot

1910

Le Droit et la Mer

Situer le Droit dans son décor, voilà une utile méthode. D'y sentir palpiter la vie, de le mettre au point dans l'immense horizon du monde, on ressent aussitôt la faiblesse de nos efforts. La Nature, avec ses prodigieuses puissances, enveloppe l'agitation de la fourmilière juridique et comme toutes choses le Droit apparaît sous l'influence du milieu.

Mais si la modestie de notre rôle dans l'immensité naturelle peut contribuer à l'étude philosophique du Droit, elle donnerait à elle seule une conception inexacte de sa nature, de sa vie et de sa fonction.

Tracer un paysage juridique, ce n'est point dérouler une simple description naturaliste, ponctuée de l'intermittente intervention des hommes, c'est, tout au contraire, attester que la Nature sou-

mise à la force du Droit, ce n'est pas, ce n'est plus la Nature.

Quand, sur le théâtre intérieur des yeux fermés, j'évoque un décor de mon pays : Brabant, Hainaut ou Flandre, j'y vois alterner les bosquets de verdure, le damier des exploitations agrestes, et les toits rouges des fermes. Ce spectacle est humain. La vraie Nature du Hainaut ou du Brabant fut tout en sylves broussailleuses ; l'humus artificiel du sol flamand cache à peine le sable stérile et les stagnations marécageuses de l'antique Ménapie. Ces solitudes, fiévreuses et sauvages, sont aujourd'hui peuplées de merveilleux jardins. La bêche du paysan accomplit ce miracle. Les patientes réglementations du Droit en assurent la durée. Leur combinaison offre, aux yeux de ceux qui aperçoivent, des choses la face invisible, un décor où tout est de l'homme.

L'association de la bêche, du labeur champêtre, et de la protection juridique, symbole des transformations du Droit, est une expression typique de la lutte admirable où, contre la Nature forcenée, se surexcite notre ingéniosité.

Le travail obstiné parachève ce que l'ardeur inventive produit. La Force brutale gronde encore, mais elle est domestiquée. Sous les rêts des institutions juridiques, il faut qu'elle s'incline et travaille. L'Océan lui-même, avec ses marées et ses ouragans, n'est plus qu'un champ où s'agite le travail humain.

Des inventions, appuyées d'un quotidien labeur, ont défriché la lande des vagues. A l'égal du soc des charrues, la proue des nef s laboure l'horizon marin.

* * *

Ces paysages, les « marines » juridiques, ne sont que les traductions décoratives d'un drame intérieur. Inventions mécaniques, combinaisons économiques, formules juridiques, ont jailli de notre intelligence, tout armées, comme Pallas. La vigueur laborieuse qui les soutient s'exprime aussi par les mystérieux ressorts de nos nerfs. La pièce se joue sur le théâtre de l'âme. Le Droit est une force ésotérique.

Quel en est le mode? Comment s'en dessinent le rythme et les péripéties? Tout ce qui est de l'âme offre un mélange instable d'inconscience et de volonté. Chez les peuples jeunes et dans les cervelles primitives dominant l'intuition et l'instinct. Plus tard, les esprits tracent en signes conventionnels un portrait de l'Univers. Des principes y figurent l'armature du Droit. Un système, thème théologique et logique, les assemble.

Tant qu'ils sont gonflés par la Vie du monde, le théâtre de la Jurisprudence voit se dérouler leurs aventures. Mais, comme les héros légendaires, ces divinités de l'âme ont leur crépuscule. Les générations leur opposent des principes nouveaux.

Prométhée, inventeur du feu, précipite Jupiter.

Notre Droit de la Mer a eu ses générations de principes, et beaucoup attendent l'heure de la chute, inutiles et vénérables. Chaque invention qui raccourcit la distance hâte en même temps leur dernier jour. L'Histoire des modes de transports domine ici l'histoire du Droit. Elle se montre sous un triple aspect : locomotion du navire, des idées et des valeurs.

Il y a un millier d'années, l'esquif des mers de la Méditerranée ou du Nord n'était guère plus grand qu'une de ces barques de pêche qui viennent s'échouer sur l'estran.

Les pirates et les tempêtes en faisaient un instrument d'audace et les chercheurs d'aventures unissaient leurs faiblesses pour mieux vaincre. Charpentiers, calfats, marchands, capitaines et matelots s'associaient en fraternités. Ils construisaient, équipaient, chargeaient la nef à profit commun. Mais les communautés sont des instituts juridiques dont la vigueur est éphémère. Des rivalités cupides ruinent soudain l'égalitarisme idéal. Dès que les navires, plus grands et plus forts, trouvèrent des routes paisibles, la propriété du bâtiment devint le pivot d'un système nouveau que le Droit romain appuya de sa renaissance. Les principes vieillissent et persistent en quelques survivances, dans le droit de l'équipage, le prêt à la grosse ou le règlement des avaries. Les marchands, anciens sociétaires, se

transformèrent en locataires du bâtiment et dans l'Ordonnance de la marine, la charte-partie apparaît comme l'architrave d'un fronton classique.

Tant que le voilier d'une centaine de tonneaux demeura navire-étalon, le Droit de la Mer fut à l'aise dans les belles Ordonnances. Mais du jour où commença la grande conquête de l'Océan par les steamers express, on vit se lézarder le Temple de la Propriété et de la Responsabilité romaines.

Aujourd'hui nous sommes presque dans des ruines. La propriété des navires, la responsabilité et la charte-partie sont encore debout, mais comme un décor. La vie juridique se porte ailleurs, du côté où l'engagent les « lévriers de la mer », les câbles sous-marins, la télégraphie sans fil, les assurances, la théorie du risque, les trusts, le courtage et la Bourse.

* * *

Esquissons un tableau de cet âge de transition.

La vie d'un navire, en 1910, varie selon le système d'exploitation des armements. Il en est de deux classes, les armements vagabonds et les armements réguliers. Les premiers partent au hasard des bonnes nouvelles, ils courent où le télégraphe signale un profit. Leurs navires sont des trimardeurs (*tramps*.) Les seconds unissent en un perpétuel aller et retour, par une ligne permanente, deux

ports déterminés. Leurs navires sont des liniers (*liners*).

Supposons qu'un armateur d'Anvers fasse construire en Angleterre un navire de 5 à 6,000 tonneaux. Il le destine au transport des cargaisons, selon les hasards de l'offre et de la demande. Bref, c'est un *tramp*. A peine a-t-il entamé, avec un chantier de Newcastle, la discussion de la spécification ou devis détaillé du bâtiment, qu'on voit apparaître, dieu suprême du Droit de la Mer, l'Assurance maritime et le *Lloyds Register*. La société de classification des navires, Lloyd ou Veritas, pierre angulaire de toute assurance, garantit une stabilité relative au calcul des risques. Voilà la construction terminée; le navire est baptisé : *le Congo*. Il reçoit la lettre de mer qui lui permet de battre pavillon belge, et il est immatriculé à Anvers au registre de son état civil. L'armateur, par les soins du capitaine d'armement, préposé terrestre, veille à son équipement et à son avitaillement. Il le munit d'un commandant et d'un équipage et le loue sous charte-partie pour un voyage d'Anvers à Calcutta, à un affréteur qui y embarque une cargaison de rails.

*
* *

Le Droit actuel de la mer ramène le voyage, *maritime adventure*, à un ensemble de risques qui

sont ordinairement des fortunes de mer, collisions, accidents et avaries, y compris le recours des tiers, et portent sur le navire et ses appareils, l'équipage, la cargaison, les passagers, le fret.

Diverses institutions les garantissent. D'abord les Lloyds, antique marché des assureurs, devenu corporation depuis 1871, ensuite les sociétés d'assurances maritimes, et les mutualités d'armateurs ou clubs. Plusieurs assureurs se partageant ou réassurant le même risque, l'armateur est sérieusement à l'abri. C'est le cas de celui dont nous exposons l'histoire.

Notre chargebot commence son voyage par la descente de l'Escaut et, dès ce moment, le capitaine est seul maître à bord, après Dieu, et ajoutons « dans la limite des règles de la route ». La navigation à vapeur, imposant le trajet le plus court, soumet les navires au même itinéraire et à une même police que des conférences internationales ont unifiée.

A son entrée dans la Manche, le *Congo* rencontre un banc de brume d'où s'échappe le sifflement d'une sirène à vapeur. Bien qu'il eût légèrement ralenti sa vitesse et signalé sa présence, il se trouve inopinément à l'abordage d'un bâtiment, silhouette qui coule bas avec tout son équipage, et disparaît corps et biens.

Une épave apprend qu'il s'agit d'un steamer français, le *Jean Bart*, de Dunkerque. Le *Congo*,

faisant eau de l'avant, s'est réfugié à Douvres, où il est mis à la chaîne à l'intervention de l'armement dunkerquois, et presque aussitôt libéré sous caution. Un procès s'engage devant la Cour d'amirauté anglaise. Il intéressera beaucoup plus les sociétés d'assurances des deux navires que leurs armements.

Si notre armateur s'est inquiété de l'incident, c'est avant tout parce qu'il venait de conclure un affrètement de retour, de Calcutta à Dundee, pour transporter du jute, et qu'il a pris l'engagement de charger à date fixe.

La procédure d'*arrest* et la réparation des avaries n'empêchent cependant pas le *Congo* d'arriver dans les délais convenus, et si un procès naît, il porte sur les jours de planche des destinataires qui ont tardé à décharger leurs rails. Le capitaine, qui a besoin d'argent, n'a plus à recourir au système suranné du prêt à la grosse. Il demeure en contact quotidien avec ses chefs. Un navire belge peut même être hypothéqué par simple télégramme.

Déjà le *Congo* revient à travers la Méditerranée chargé de jute, et notre armateur cherche encore une cargaison pour le voyage suivant. Sachant qu'il n'y a rien à Dundee, il écrit à un agent de Newcastle. De Newcastle on offre un transport de charbon vers Riga. L'armateur refuse, cherche à Dumbarton, mais les conditions du transport du fer ne sont pas favorables. Sur ce une firme de courtiers de

navires télégraphie de Londres qu'elle a un chargement de coke allemand de Rotterdam en Californie, ou de Cardiff à Buenos-Ayres. L'armateur va se décider, lorsqu'il entend dire que, des spéculateurs exportant de grandes quantités, les conditions de transport du grain à partir de New-York sont éminemment rémunératrices. Le courtier d'un de ces spéculateurs se trouve en rapport avec le courtier de l'armateur. On va s'entendre quand surgit une concurrence. L'armateur fait par télégramme un rabais et enlève le marché. Le navire est expédié sur lest, mais comme on ne connaît pas le lieu d'embarquement, il part pour un port d'ordres, Boston, à moins qu'un sémaphore convenu, à Terre-Neuve, par exemple, ne lui signale le port définitivement choisi.

Ajoutons que, dans le golfe de Gascogne, il a essuyé un violent ouragan, et qu'il a fallu jeter à la mer une partie de la cargaison, ce qui nécessitait un règlement d'avaries communes, et nous aurons terminé l'odyssée juridique d'un *tramp*.

*
* *

Tout autre est la vie d'un *liner*. C'est un bâtiment de 20 à 30,000 tonneaux, qui peut filer plus de 20 nœuds et emporter 5 à 6,000 âmes. Navire express, il fait la navette entre les débarcadères de deux lignes de chemins de fer qui, par centaines,

accumulent quotidiennement sur leurs quais les caisses, fûts et ballots de marchandises. Durant les jours ordinaires, docks et bureaux sont relativement calmes. Mais aux dates de départ, quand le grand transatlantique, sous pression, chauffe et s'impatiente du va-et-vient trop lent des grues électriques, quelle bousculade ! Le quai nocturne est grouillant d'activité et les bureaux parachèvent le courrier dans une hâte de fièvre. Que les opérations de transport soient confiées à un courtier, commissionnaire ou agent, ou bien aux services mêmes de l'armement, elles ont cessé de dépendre de la propriété du navire. Le titre qui les concentre, ce n'est plus la charte-partie, mais le connaissement ; le contrat n'est plus un louage, mais un transport, et souvent il est à la fois terrestre et maritime. L'âme de l'entreprise n'est plus le capitaine, ni même le propriétaire du navire. De l'ancien « seigneur de la nef », maître tout-puissant à bord, nos temps ont fait un maigre salarié, le premier des prolétaires de la mer. Le propriétaire du navire, aujourd'hui, c'est une société anonyme, représentée par des titres au porteur, surveillés par des banques. Le prix du transport se règle en Bourse ; des coalitions, des syndicats le déterminent. Le courtier et le banquier passent au premier plan, et leurs calculs, de même que ceux des dirigeants de la ligne de navigation, dépendent d'un ensemble d'éventualités et de risques, représentés notamment par

des opérations d'assurance. L'armateur d'une ligne régulière a cessé d'être, comme l'armateur du *tramp*, un homme bien avisé qui télégraphie; c'est, en outre, un calculateur à longue échéance, boursier dont la plupart des opérations ressortissent au marché à terme.

*
* *

Quel étrange bouleversement! Le Droit de la Mer n'est plus sur les flots, mais, à terre, dans les bourses de commerce. De même que la machine à vapeur, être amphibie, entraîne à la fois les navires et les express, le Droit est devenu, avec elle, amphibie lui aussi. La vie contemporaine distend et fait éclater les symétries rectilignes de l'Ordonnance sur la marine et du Code napoléonien. Nulle part la transformation n'est aussi profonde. Nulle part l'action de la vie sur le Droit n'est plus saisissante. Nulle part n'apparaît mieux la revanche de nos faiblesses nouées en droits sur la brutalité de la Nature.

L'Homme dompte la Mer. On croirait voir un treizième travail d'Hercule. Oui! les naufrages succèdent aux naufrages; mais, seul parmi tous, vogue, insubmersible, le vaisseau de la Justice.
Fluctuat nec mergitur.

QUATRIÈME PARTIE

**Du Patrimoine de Mer
et des Armements spéciaux**

PREMIERE SECTION

Généralités

403. — La Fortune de mer. — Caractère de cette notion. — — Il est curieux de constater que cette notion du patrimoine ou de la fortune de mer, constamment invoquée par les armateurs pour mettre à l'abri leurs biens terrestres, n'a jamais fait l'objet d'études séparées. On l'a acceptée comme on accepte une série d'axiomes.

Quel en est le caractère juridique ?

C'est, en réalité, la subdivision de l'*universum jus* qui constitue l'armement en deux *universitates juris* (1), comprenant chacune une situation active et passive absolument distincte, une somme spéciale de profits espérés et de pertes possibles.

Des deux côtés, le sujet juridique est le même, c'est l'armateur, mais l'objet du droit varie suivant que nous sommes en présence de biens terrestres ou destinés à la navigation maritime. Suivant quels principes faut-il classer tel ou tel d'entre eux ? Interrogeons les origines. D'où vient cette notion ?

(1) Cf. nos 2, 50 et s.

403bis. — Historique. — Il faut reparler du contrat de commande, pour expliquer d'où vient la fortune de mer.

Dans l'antiquité, cette idée n'existait pas. L'*exercitor* était tenu des engagements du *magister navis*, indéfiniment. Cependant, si, ce qui était fréquent, le *magister navis* était un esclave ou un fils de famille, l'*exercitor*, qui souvent était le *pater familias*, n'était tenu que jusqu'au pécule, s'il n'avait eu aucune part active aux faits. L'abandon noxal était même possible (1).

Avec le moyen âge, le trouble dans la navigation et l'incertitude des communications, la commande apparut (2) et le *tractator* devint indéfiniment responsable, le *socius stans* ne risquant que sa mise et étant inconnu des tiers. La navigation maritime devenant plus aisée, les responsabilités se concentrèrent dans la personne du chef d'expédition, le *senyor de la nau* du Consulat de la mer, et plus tard dans la personne du capitaine, le chef d'armement demeurant à terre. C'est le moment où apparaît l'embryon de la fortune de mer (3).

Dans le Consulat de la mer, on relève un système de responsabilité qui s'en rapproche. Le *senyor* est responsable sur ce qu'il a avec lui durant le voyage. Puis les coarmateurs sur leurs parts, puis, enfin, le *senyor* sur sa fortune de terre (4).

Mais c'est au XVI^e siècle, dans les Pays-Bas, que cette notion s'accroît définitivement. Le *navire* apparaît comme tenu des dommages qu'il a causés. C'est lui qui paie. Dans les coutumes d'Anvers, la chose est très nette (5). Au XVII^e siècle, les Hollandais insistent sur ce principe (6). Enfin, l'Ordonnance sur la marine consacre le système de l'abandon (7).

L'idée de la fortune de mer n'y est encore qu'un expédient. La base est la règle romaine de la responsabilité des fautes et de la garantie de l'universalité des biens du débiteur. Dans le droit de la mer Baltique et de la mer du Nord, notamment dans le droit prussien (8), s'affirme, au contraire, que les biens risqués à la mer sont le seul gage des créanciers de mer (9). Cette idée a passé dans le droit allemand moderne, et a abouti à la constitution d'un patrimoine de mer, nettement défini et limité (10).

En Angleterre, l'évolution s'est faite vers la solution française.

(1) Cf. n^o 9. — (2) Cf. nos 10 et s. — (3) Cf. nos 18 et s., 455. — (4) Cf. nos 18, 455, 471. — (5) Cf. nos 23, 471. — (6) Cf. nos 27 et s., 471. — (7) Cf. nos 33, 471. — (8) Cf. nos 19 et s., 455, 471. — (9) Cf. nos 19 et s., 455, 471. — (10) Cf. nos 19 et s., 455, 471.

Le régime de l'abandon s'y est introduit. Mais jamais on n'a vraiment pu rompre les règles sévères de responsabilité personnelle et illimitée qui demeuraient fondamentales, sauf dans des cas spéciaux et restreints (1).

Enfin, au milieu du XIX^e siècle, on a introduit une limitation de responsabilité de huit ou quinze livres par tonne, qui a pris la place de l'abandon dans les cas où celui-ci était reçu (2).

Dans ces solutions comme dans celle des États-Unis, la notion de la fortune de mer était confuse. La loi maritime allemande d'abord, les travaux des Congrès internationaux ensuite l'ont précisée (3).

On a fini par comprendre comme fortune de mer tout le gage maritime de l'armateur vis-à-vis des tiers. Mais on y a donné plus ou moins d'extension.

Les uns ont compris dans ce gage tous les biens de l'armateur, indivisiblement. Tous ses navires à la mer, sa flotte entière était un bloc dont les éléments étaient solidaires les uns des autres. Le Congrès de Gênes de 1892 s'est prononcé en ce sens (4).

D'autres ont répondu : Chaque voyage forme une aventure maritime et des risques spéciaux. La fortune de mer ne pourra comprendre que chaque navire, isolé des autres. C'est une association temporaire à liquider périodiquement. Quand? A chaque voyage, a-t-on répondu. Et on s'est demandé ce que c'était qu'un voyage. Fallait-il prendre comme point de départ le port d'armement et comme terminus le point d'arrivée? Ou bien devait-on se régler sur les expéditions de marchandises? C'était chose difficile, puisqu'on décharge et qu'on charge en cours de route.

Et puis ce n'était pas tout. Le navire est bien le noyau de la fortune de mer, mais elle peut comprendre des accessoires. Qu'est-ce qu'un voyage pour l'armateur? C'est un ensemble de recettes et de dépenses. C'est une balance entre les mises dehors et les entrées (*reditus*). Les entrées, c'est le fret. Quel fret? le fret net ou le fret brut? Ce sont les contributions d'avarie, ce sont les indemnités d'assistance, etc. Vont-elles grossir le gage des créanciers?

Des Congrès récents ont préparé une solution à ces délicats problèmes. La loi belge de 1908 a été la première à la consacrer. Quoi qu'il en soit, ce gage forme un patrimoine plus ou moins étendu, le patrimoine de mer, seul en risque.

(1) Cf. n^o 482. — (2) Cf. n^o 482. — (3) Cf. n^{os} 417 et s. — (4) Cf. n^o 420.

404. — L'armement et ses débiteurs. — Avec les chargeurs, affréteurs, passagers, prêteurs à la grosse, assureurs, constructeurs, fournisseurs, l'armement est lié par des contrats. Il répond en principe de ses engagements à l'infini, sauf limitation de responsabilité. Contrat de transport, charte-partie, devis et marchés, sont régis par des dispositions particulières, qui constituent l'armateur débiteur personnel. Cependant, si le navire est en voyage, ce principe qui, en théorie, demeure, cesse d'avoir un effet pratique. C'est le capitaine qui contracte pour les besoins de l'expédition, au nom du patrimoine de mer. Comme, en fait, par suite de l'abandon, l'engagement n'est garanti que par ce patrimoine, les tiers ont cherché à assurer leur dette par une garantie réelle. La loi a souvent consacré leur désir et leur a octroyé des privilèges. Certains ont exigé des engagements volontaires, comme la lettre de grosse, ou l'hypothèque. D'autres se sont contentés de la garantie légale : du privilège. La loi nouvelle, comme les résolutions du Congrès de Venise, se rapproche du système allemand qui borne les créanciers du navire au patrimoine de mer, mais le leur assure exclusivement par des droits préférentiels.

Nous avons déjà traité ces points dans notre premier volume, qui contient un exposé complet des droits réels maritimes suivant les différentes législations.

L'ancienne législation belge, pareille au droit français actuel, comptait un grand nombre de privilèges. En jouissaient : les assureurs pour la prime, les affréteurs pour dommages-intérêts, les fournisseurs et constructeurs, le vendeur du navire, les remorqueurs, gardes du bâtiment, le fisc, les abordés, le personnel marin, les sauveteurs, etc.

La nouvelle législation en a réduit le nombre et modifié le rang (1).

Dans certaines législations, les plus importants prennent place dans la communauté nautique (2).

405. — La fortune de mer, base du crédit. — Il y a dans les expressions : « fortune de terre », « fortune de mer », une équivoque. On dit : « fortune de terre et de mer d'un armateur ». Cette expression n'est pas exacte. L'ensemble des biens d'un commerçant par mer ne se divise pas en deux groupes, d'un côté l'ensemble de ses navires à la mer, de l'autre l'ensemble de ses biens terrestres. La fortune d'un armateur, sa maison, constitue une *universitas juris*,

(1) Cf. nos 432, 590. — (2) Cf. n° 249.

une totalité à la fois terrestre et maritime, un patrimoine entier qui couvre indivisiblement toutes les dettes et est le gage commun des créanciers. Les biens du débiteur répondent pêle-mêle de ses engagements. Ici, comme partout, ce principe est indiscuté.

Mais quand il s'agit de navires et d'exploitation par mer, il y a une réserve : pour tout ce qui concerne la partie proprement maritime de l'exploitation, où les risques sont tels qu'ils peuvent déjouer toute prudence, on voit universellement limiter ces risques, afin de favoriser le commerce. Par exemple, l'armateur pourra se tirer d'affaire en abandonnant le bâtiment (droit français), ou en payant une indemnité forfaitaire et fixe (droit anglais). On résume ces faveurs en disant : L'armateur n'est tenu que sur sa fortune de mer.

Le sens de cet adage est donc que, par fortune de mer, on entend ici le bien de l'armateur, c'est-à-dire son navire, en tant qu'il est exposé aux dangers du voyage par mer. En outre, chaque navire est, à ce point de vue, considéré à part. Un navire ne répond pas pour un autre, l'un et l'autre eussent-ils le même propriétaire. Ce sont pratiquement des individualités distinctes. En effet, si la théorie veut que l'*universitas* garantisse les créanciers, la pratique permet à l'armateur de limiter sa garantie à la masse d'engagements propre à chacun de ses bâtiments.

Cela semble simple : fortune de terre, *universitas juris*; fortune de mer, navire. Ce n'est, cependant, pas tout à fait exact. Le navire est un siège d'industrie, une véritable succursale flottante, qui fait des recettes et des dépenses, qui a son bilan, son actif et son passif, et dont le capitaine est le gérant. La fortune de mer comprend bien la propriété du navire, mais aussi ses recettes, son fret. C'est l'émolement d'un ensemble de droits réels et obligationnels. C'est également une *universitas juris*.

Le Patrimoine de mer, considéré en lui-même, est la garantie des obligations contractées par le navire, personnalité de droit, reconnue ou non par la loi et, en tous cas, pourvue d'un gérant, le capitaine. Quand l'armateur n'intervient pas personnellement, les tiers n'ont affaire qu'à la fortune du navire ou fortune de mer.

Elle est leur gage en vertu du principe général que les biens d'un débiteur garantissent ses créanciers; elle est également leur gage en ce que la loi leur donne des droits directs sur ce patrimoine. Ce sont les droits réels maritimes. La marge entre leur montant et la valeur du navire représente son crédit.

406. — Position de l'armement vis-à-vis des chargeurs.

— Cette question est intéressante parce que la situation respective des chargeurs et de l'armement est loin d'avoir été toujours la même. A l'origine, chargeurs et armateurs étaient confondus. Ce n'est qu'à une époque relativement récente (1) que l'armement s'est rattaché au contrat de louage du navire avec charte-partie. L'augmentation du tonnage des navires et la facilité des relations, tend de plus en plus à régulariser les chartes-parties et à en faire des contrats de transport. Les chargeurs s'engagent conformément à des clauses et conditions qui sont générales et dépendent de règles différentes, selon l'espèce de marchandises. En outre, le connaissement se dégage de la charte-partie et prend de plus en plus le premier pas.

Quoi qu'il en soit, les intérêts des chargeurs et affréteurs, même sous le régime de la charte-partie conçue comme location de navire, ont conservé la trace de leur origine. Au temps où les chargeurs étaient armateurs, ils veillaient à la bonne fin de leur propre intérêt. Plus tard, le louage a obligé l'armateur à mettre à leur disposition un navire équipé et en bon état. De nos jours, l'obligation de l'armement s'est dégagée de celle du bailleur. Elle a pris un caractère indépendant et original.

Le contrat de louage du navire a fait place au contrat de transport maritime. Ce dernier conserve la trace de son origine, mais il est différent du premier. En effet, on loue encore des navires, et leur régime juridique est tout entier dans les règles du bail. Mais, pour le transport des personnes et surtout des choses, les chargeurs, les affréteurs, les armateurs ont créé un ensemble dont les règles sont nouvelles.

Nous en parlerons dans la troisième partie de cet ouvrage, consacrée au contrat de transport par mer. Au point de vue de l'armement, il nous suffit de signaler que les chargeurs n'ont plus la même position; qu'autrefois ils étaient coarmateurs, et que maintenant, après avoir été preneurs à un contrat de bail, ils sont devenus parties à un contrat nouveau, et se sont ainsi de plus en plus séparés de l'armement dont ils faisaient partie intégrante aux temps de la commande et de la navigation de conserve (2).

(1) Voy. nos 17 et s.

(2) Voy. Introduction historique, nos 19 et s.

407. — Le capitaine représente l'armement par contrat, le navire et le patrimoine de mer en vertu de la loi. — L'expression reçue : « que le capitaine représente l'armement », n'est pas tout à fait claire. Il est certain que, d'habitude, il ne représente pas les intérêts terrestres de l'armement. Mais il ne répond pas non plus de l'universalité de sa fortune de mer. Il se borne à représenter la communauté nautique, intérêts du navire et de la cargaison confiés à ses soins.

Il serait donc plus exact de dire que le capitaine représente le navire dont il a le commandement.

Cette responsabilité ne porte sur l'armement que pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition, conformément au texte exprès de la loi (1). Mais il est utile d'ajouter que le capitaine, en représentant le navire, représente en réalité le patrimoine de mer de l'armement, dont il est le procureur et le gérant. Pour ce qui concerne le salut commun de ce patrimoine (2), il est fondé de pouvoir de l'armement qui, moyennant le fret ou le prix de passage, a contracté l'obligation d'accomplir un voyage déterminé, mais, en dehors de tout contrat, il représente aussi ce patrimoine même, c'est-à-dire l'ensemble de garanties réelles qui constituent le gage de tous les créanciers de l'armement, membres de la communauté nautique (3) ou non, et intéressés à la bonne fin du voyage.

On pourrait croire que c'est de son contrat que le capitaine tient cette qualité et exerce cette procuration, contrat de préposition ou de mandat qui le lie à l'armement. C'est, en réalité, dans la loi qu'il puise son caractère et cette considération est essentielle.

Le capitaine est assurément un préposé de l'armement

(1) Article 7 de la loi de 1879 (article 46 de la loi actuelle).

(2) Cf. n^o 274. — (3) Cf. n^o 248.

et cette qualité dépend d'un contrat. Le capitaine peut même, à ce titre, être investi par l'armement d'attributions qui sont en dehors de sa fonction légale, à condition, bien entendu, qu'elles ne soient pas contraires à la loi. Dans ce cas, le capitaine peut, en vertu du droit commun, représenter l'armement. Mais il fait alors partie du personnel de terre (1) et engage le patrimoine terrestre de l'armement.

Par contre, en tant que chef du personnel de mer, dont il concentre et exprime tous les services, il tient sa qualité de la loi seule.

Certes, la loi admet que l'armement le nomme, le dirige et le révoque; mais c'est uniquement parce que l'armement est le principal intéressé à la bonne fin du voyage et au salut commun. Elle l'admet pour deux raisons principales : la première, c'est que l'armement est obligé par contrat envers les autres membres de la communauté nautique, principalement les chargeurs, et qu'ayant assumé l'obligation d'effectuer le voyage, il est naturel qu'à cette charge correspondent les pouvoirs de direction indispensables; la deuxième raison, c'est que le navire est la valeur la plus considérable et la partie principale du gage que peuvent avoir les créanciers de l'armement, et que généralement les armateurs en sont propriétaires. A ce titre, ils sont intéressés à la bonne arrivée.

Toutefois, sur ce dernier point, le régime des assurances et le crédit maritime ont modifié la situation. Les propriétaires de navires et les armateurs sont encore les premiers intéressés au voyage, mais ils sont entourés d'un ensemble de créanciers, soit personnels, soit réels, qui ont le navire comme gage, et dont le capitaine gère ainsi les intérêts patrimoniaux.

(1) Cf. no 161.

De là, en ces dernières années, un renforcement des principes en vertu desquels c'est de la loi et non du contrat que le capitaine tient ses pouvoirs de procureur; c'est un gage et patrimoine commun qu'il gère tout autant que les intérêts de son armateur.

Cette poussée, qui constitue le patrimoine de mer en patrimoine distinct dont le capitaine est gérant, s'est exprimée surtout en droit allemand. Les autres législations ont conservé plus exactement le système traditionnel qui fait du capitaine un agent de l'armateur avant que d'être un procureur du patrimoine de mer.

Cela est vrai pour les deux classes d'actes juridiques que le capitaine accomplit : les faits, actes unilatéraux; les engagements, actes bilatéraux. Dans notre droit belge et français, comme dans le droit anglais, le capitaine engage l'armement en principe sur sa fortune de terre comme sur sa fortune de mer. Mais l'exception à cette règle, c'est-à-dire la limitation à la fortune de mer, est la règle vraie, la seule que suit la pratique.

408. — **Droit commun.** — En droit commun, l'armateur, comme toute personne juridique, est responsable indéfiniment, d'abord, de ses propres faits (C. civ., art. 1382), ensuite des faits de ses préposés (C. civ., art. 1384). Il est également tenu de ses engagements, soit personnels, soit par intermédiaire; en tous ces cas il est passible de dommages-intérêts, par faute soit quasi délictuelle, soit contractuelle. Dans le premier, le tiers doit prouver la faute lévéissime de l'armateur ou de son préposé; ainsi, pour l'abordage. Dans le second, il lui suffit que l'obligation soit inexécutée. C'est à l'armateur à se libérer de cette sorte de présomption en établissant le cas fortuit ou la force majeure (C. civ., art. 1147); ainsi, pour le transport.

Mais cette responsabilité, indéfinie, peut être limitée, soit par des conventions, soit par la loi. Dans le premier cas, nous rencontrons les clauses d'affranchissement, fréquentes dans les connaissements; dans le second, s'offre à nous la limitation des risques maritimes au patrimoine de mer.

409. — Séparation des patrimoines. — La responsabilité des propriétaires de navires ou des armateurs est modifiée par un principe général, dont nous avons parlé plus haut (1), que la loi ne formule pas expressément, mais dont elle suppose l'existence. C'est la séparation entre la fortune de terre et la fortune de mer.

Nous avons défini cette expression. On entend par fortune de terre l'entreprise commerciale et ses aléas terrestres, et on l'oppose à l'ensemble des aléas maritimes qui forme la fortune de mer. Chaque navire présente une entreprise et des aléas distincts, donc une fortune de mer distincte. Mieux encore. Chaque voyage d'un navire donne lieu à un actif et à un passif qui est le patrimoine de mer (2).

(1) Cf. nos 402 et s. — (2) Cf. nos 52, 59, 403.

DEUXIÈME SECTION

De la Fortune de terre

410. — De la responsabilité de l'armement pour faits de ses agents. — Elle est, en principe, gouvernée par le droit commun. Il s'agit ici, bien entendu, d'actes non contractuels. Les mandataires, facteurs, préposés, commis, capitaines engagent le patrimoine terrestre de l'armateur indéfiniment, s'il est responsable sans limites, ou dans les limites des lois terrestres, si c'est une société à responsabilité limitée. Cette responsabilité se confine au patrimoine de mer, s'ils agissent aux lieu et place du capitaine, dans le cercle de ses fonctions, à titre de substitués (2). La jurisprudence les représente souvent comme les auxiliaires naturels du capitaine et les présume tels, sauf preuve du contraire. Tant que l'agent maritime se meut dans le cercle des fonctions normales du capitaine, dit la Cour de cassation de France, il n'engage que le patrimoine de mer (3).

En droit comparé, les principes ne sont pas partout les mêmes. Le droit allemand, par exemple (4), déclare qu'un commettant n'est pas responsable, en dehors de tout contrat, des fautes de ceux qu'il emploie, à moins qu'il ait été négligent dans le choix de ses préposés. En droit *anglais* comme en droit français et en droit belge domine

(1) Cf. n° 159. — (2) Cf. n° 161.

(3) Nouméa, 25 juill. 1903, *R. I. D. M.*, XIX, p. 524; — Cass., 22 mai 1867, *DALL. PÉR.*, I, 212 et 10 août 1869, *DALL. PÉR.*, 1872, I, 79. — *Contra* : DE COURCY, *Questions*, t. II, p. 60.

(4) Article 831, Code civ.

le principe opposé : *respondiat superior*. Le commettant est frappé par un ricochet légal dès que son préposé est fautif.

En droit *scandinave*, l'armateur est responsable des faits de son préposé, mais, malgré l'influence romaine et la pénétration des théories sur la faute, l'ancien droit de la Baltique est toujours sensible, qui n'admettait de responsabilité qu'en cas de crime et laissait en matière civile à chacun sa perte.

411. — Responsabilité de l'armement pour ses faits et engagements. — Cette responsabilité est indéfinie. Elle ne souffre pas de limitation légale. Celle-ci n'est admise que pour la gestion de la fortune de mer. Or, quand l'armateur contracte lui-même, il engage la fortune de terre. Il en est de même pour les actes de son personnel de terre.

Ce sont des engagements indéfinis. Cependant, alors qu'il est douteux que l'armateur puisse valablement s'exonérer de ses propres fautes dans les engagements qu'il prend lui-même, il peut le faire pour les actes de ses préposés, par convention expresse (1).

Tels sont les principes en droit *belge et français*.

En droit *allemand et scandinave*, il y a une réserve importante. Si l'armateur passe un contrat lui-même, ou par un agent terrestre, et en remet l'exécution au capitaine, il ne s'engage que sur la fortune de mer. A vrai dire, la pratique, en droit belge et français, aboutit à peu près au même résultat, en ce sens qu'il est admis que les agents de terre qui accomplissent aux lieu et place du capitaine des obligations qui lui sont propres, sont tenus pour des substitués à son mandat. Il n'y a que pour les actes accomplis par l'armateur en personne qu'il y a une réelle différence.

Ajoutons que, pour tout ce qui n'est pas le voyage même, c'est-à-dire la gestion de la fortune de mer, l'armateur s'engage directement, personnellement et indéfiniment. Ainsi les préparatifs de l'expédition, la mise en état du navire, sa bonne navigabilité, lui compètent personnellement sans qu'il puisse s'en dégager (2).

Certes, il peut stipuler qu'il ne sera pas tenu des fautes de ses agents de terre et de ses mandataires autres que le capitaine, mais cette exonération ne peut avoir pour conséquence de lui permettre de ne pas exécuter ses obligations. L'armateur qui met à la mer un

(1) Cf. n° 488.

(2) Cass. Naples, 27 févr. 1899, *R. I. D. M.*, XIV, p. 841.

navire innavigable ne peut arguer de l'erreur d'un de ses employés, pour invoquer l'exonération de toute responsabilité, même s'il a stipulé l'exonération des fautes de ses préposés, parce que l'exonération ne peut aller jusqu'à dispenser un contractant d'exécuter ses obligations. En tous cas, l'exonération du dol et, suivant certains, de la faute lourde, est sévèrement proscrite.

En droit *allemand*, la situation est analogue (1).

En droit *anglais*, la plus grande liberté règne dans les conventions, mais la jurisprudence y est hostile et exige une précision extrême de leurs termes. L'armateur peut, sous cette réserve, stipuler l'innavigabilité dans les clauses d'affranchissement (2).

En droit *américain*, une loi spéciale a excepté l'*unseaworthiness*, la *due diligence*, et les fautes du personnel de terre, des clauses d'affranchissement (3). Le régime de la liberté des clauses d'exonération avait amené des abus intolérables.

La loi anglaise, sauf le cas de faute personnelle, décharge l'armateur de toute responsabilité, même directe dans certains cas déterminés (4).

412. — Du vice du bâtiment. — L'article 46 (5) de la loi belge, que nous commentons plus loin, et qui trace les limites de la fortune de mer et de l'abandon, ne comprend pas cette hypothèse. Il faut donc, en ce qui la concerne, appliquer le droit commun. Nous rechercherons plus loin quelles sont les dispositions qui la régissent (6).

413. — Des gens de mer. — Les gens de mer sont en général engagés au port d'attache par l'armateur, qui agit par l'intermédiaire du capitaine dont il ratifie les actes (7). Bien que l'accomplissement de cette fonction rentre dans le cercle des obligations légales du capitaine, le seul fait de cette ratification, même tacite, a pour effet d'engager l'armateur sur sa fortune de terre.

(1) LEWIS-BÖYENS, article 559, p. 108.

(2) CARVER, n° 79. — (3) Harter Act 1893.

(4) Cf. n° 482.

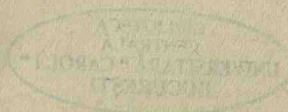
(5) Ancien article 7, article 216 du Code de commerce français.

(6) Cf. n° 502.

(7) Cf. nos 278 et s.

414. — Des faits d'immixtion. — On entend par faits d'immixtion toute intervention personnelle de l'armateur agissant soit directement, soit par un agent, du moment que les actes accomplis ne le sont pas à la décharge du capitaine et sous son contrôle. Ils engagent également la fortune de terre (1).

(1) Cf. n^o 496.



TROISIÈME SECTION

De la Fortune de mer

CHAPITRE PREMIER

Définition de la Fortune de mer.

415. — **Définition.** — On entend par fortune de mer, ou mieux, par patrimoine de mer, l'ensemble des biens gagnés par le navire, formant avec lui une *universitas juris* et investis d'un gérant par la loi. Cet ensemble jouit d'une individualité juridique analogue à celle des succursales et des filiales en droit terrestre (1).

Cette individualité a des dettes qui lui sont propres, et qui sont localisées sur elle sous la forme de privilèges. Des hypothèques peuvent également frapper la valeur du bâtiment.

Les tiers qui traitent avec le navire, individualité à la fois séparée et dépendante de celle de l'armateur, ont ainsi pour première garantie, garantie légale, les biens composant le patrimoine de ce navire. Ils peuvent avoir, en outre, la garantie du patrimoine personnel et terrestre de l'armateur. Celui-ci est alors engagé sur son patrimoine de terre (2).

(1) Voy. première partie : *Le Navire*, nos 20, 28, 496.

(2) Voy. nos 404 et s.

CHAPITRE II

Aperçu des nouvelles lois belges.

416. — **Aperçu général sur la législation belge récente.** — Il y a, en Belgique, un ensemble nouveau de dispositions légales sur tout le crédit maritime réel. Trois lois se sont rapidement succédées, l'une, sur les droits réels maritimes, du 10 février 1908, une deuxième sur la saisie, la surenchère sur aliénation volontaire, et la compétence, du 4 septembre 1908; enfin, une loi fiscale du 10 septembre 1908, réduisant les droits d'enregistrement et exemptant la navigation des droits sur les hypothèques.

La plus importante est assurément la première.

Elle touche à quatre ordres d'idées différents. D'abord, elle fond en un seul ensemble de dispositions les titres I^{er} et V du Code de commerce, c'est-à-dire qu'elle incorpore le titre V (De l'hypothèque) dans le titre I^{er} : « Des navires et autres bâtiments de mer ». A ce propos, elle organise une immatriculation des navires, elle réduit les privilèges maritimes de quinze à quatre, et facilite leur extinction; la voie parée, notamment, est admise.

Ensuite, elle modifie le système de limitation de responsabilité des propriétaires de navires. Le système anglais du forfait et le système français de l'abandon sont mis sur le même pied. Cette limitation est étendue aux épaves.

Elle fait quelques heureuses modifications de détail à des matières diverses : fins de non-recevoir, prescriptions, etc. Enfin, elle édicte un Code de la navigation intérieure.

Sur ce dernier point un rapprochement est opéré entre la navigation intérieure et la navigation maritime. Connaissements, assurance, abordage, avarie commune, limitation de responsabilité, hypothèque, sont désormais régis par les mêmes règles.

La deuxième loi règle d'abord la saisie conservatoire, qui n'était auparavant régie que par un article du Code de procédure civile. Elle en fait l'objet d'une inscription au registre des navires. Elle règle ensuite les formalités de la saisie-exécution, et introduit la voie parée. La procédure en surenchère et l'ordre complètent cet ensemble.

Des dispositions sur la compétence fluviale et maritime, étendant et fixant celle-ci, coupent court à des controverses et à des hésitations de jurisprudence.

Le commentaire de la première loi forme l'objet des nos 430 et suivants.

La loi sur la saisie et la loi fiscale sont traitées aux chapitres suivants.

§ 1^{er}. — GENÈSE DE LA LOI BELGE DANS LES CONGRÈS.

A. — LES PREMIERS CONGRÈS (1885-1892).

417. — Conférence de Hambourg. — Déjà l'« International Law Association » à la Conférence de Hambourg, en 1885, avait « résolu que cette Association prenne les mesures nécessaires pour obtenir du Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne qu'il légifère dans un sens conforme à la législation par laquelle, dans la plupart des nations maritimes, la responsabilité du propriétaire de navire, en cas de perte ou dommage à des marchandises transportées par mer, est de droit restreinte au navire et au fret ».

La même année la question devait se poser plus nettement.

418. — Congrès d'Anvers, 1885. — Il adopta les résolutions suivantes : « Les propriétaires de navires sont civilement responsables, vis-à-vis des affréteurs et des chargeurs, des faits de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.

» Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations particulières à cette responsabilité, sauf les exceptions ci-après.

» Il doit être interdit aux propriétaires de navires de s'exonérer d'avance de leur responsabilité par une clause insérée dans le contrat d'affrètement, le connaissance ou toute autre convention :

» a) Pour tous les faits de leurs capitaines ou de leurs préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité des navires ;

» b) Pour tous ceux qui auraient pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défauts de soins ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde (1) ;

» c) Pour toute baraterie, tous faits, actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde.

» La responsabilité des propriétaires de navires dérivant des faits et engagements de leurs préposés est limitée à la valeur du navire et du fret au moment de la poursuite. Ils peuvent se libérer de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret. »

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur (2).

Cette résolution donne au propriétaire de navire la faculté de se libérer suivant deux modes à son choix.

Il peut faire abandon, ou il peut conserver son navire et se libérer moyennant le paiement d'un équivalent : la valeur du navire et du fret.

Cette résolution contient en germe le système adopté par le Comité maritime international et par la loi belge de 1908 (3).

419. — Congrès de Bruxelles, 1888. — On y décida que : le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

Il peut dans tous les cas, même à l'égard de l'Etat et des administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité

(1) Congrès international d'Anvers, 1885, rés. 11 et 12.

(2) Congrès international d'Anvers, 1885, rés. 11 et 12.

(3) Cf. n^o 514.

du propriétaire du navire est encourue à raison de l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capitaine.

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

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

Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage.

Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours au moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage.

« Prendra-t-on, dit M. Maeterlinck, l'un des rapporteurs, la valeur au moment de la poursuite (comme l'avait décidé le congrès d'Anvers) ou bien la valeur au moment où l'abandon a lieu, ou bien encore la valeur du navire à la fin du voyage dans lequel l'obligation est née. »

C'est cette dernière proposition qui a été adoptée.

La valeur à la fin du voyage précise l'obligation (1). La valeur au moment des poursuites laissait subsister un doute à cet égard et eut permis en certains cas que le navire continue à naviguer jusqu'à ce moment aux risques et périls de celui auquel doit se faire l'abandon, l'intentement de l'action dans un délai rapproché n'étant pas requis d'après les résolutions du congrès qui, notamment en cas d'abordage, ne subordonnent l'action à aucune formalité préalable et fixent le délai de la prescription à deux ans. De plus, la fin du voyage coïncide avec la réalisation du fret, et il a paru convenable que les deux valeurs fussent prises au même moment.

D'autres points furent encore résolus, savoir :

1^o Le propriétaire du navire civilement responsable des faits et engagements du capitaine, répond de même des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office, le tout dans l'exercice de leurs fonctions respectives ;

2^o Il peut, au moyen de l'abandon (ou de son équivalent la valeur du navire et du fret) s'affranchir de l'inexécution d'un contrat conclu

(1) Note de M. Charles Le Jeune sur les « Opinions des Congrès », *Bulletin du Comité maritime international*, n^o 3, 1898.

par lui, pourvu que l'exécution rentre dans les fonctions du capitaine;

3° Il peut opposer l'abandon libératoire même à l'égard de l'Etat et des administrations publiques.

Il faut également noter que ces divers points ont exercé une influence directe et sur les congrès du Comité maritime international et sur la loi belge de 1908.

420. — Congrès de Gênes, 1892. — A ce Congrès furent affirmés des principes nouveaux qui sont encore fortement discutés.

Crédit maritime. — I. — Chaque navire est une personnalité juridique ayant responsabilité limitée, jusqu'à concurrence de son patrimoine.

L'indemnité d'assurance fait partie du patrimoine du navire.

II. — La gestion et la représentation active et passive du navire appartient à l'armateur.

L'armateur est le propriétaire ou l'élu par la majorité des quotités de propriété.

La qualité d'armateur doit résulter des registres maritimes et de l'acte de nationalité. L'armateur doit, sous sa propre responsabilité, observer la procédure qui aura été établie par la loi du lieu pour toutes les obligations concernant le navire.

III. — Si le navire n'est pas en condition de satisfaire à ses obligations, l'armateur est tenu, sous sa propre responsabilité, de présenter une requête au tribunal du lieu où le navire est inscrit pour en provoquer la liquidation, suivant la procédure établie par la loi du lieu.

Le tribunal convoque les créanciers pour la nomination d'un administrateur.

La liquidation peut être demandée par tout créancier.

B. — L'ŒUVRE DU COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

(1897-1909)

421. — Raison d'être et origines. — Le côté international du droit maritime s'affirme de plus en plus, selon la fréquence plus grande des rapports économiques entre nations. En même temps, l'idée d'un Code international unique, d'un droit soumis à une contrainte uniforme perd chaque jour du terrain. Nous ne sommes pas à la veille d'une disparition des nationalités. Au contraire, l'idée

patriotique se réveille et s'affirme tous les jours et, en matière économique, les idées de protection, hier encore combattues partout, forment, à tort ou à raison, le propre de la politique pratique de la plupart des grands Etats.

Les idées en matière de droit international ont subi une orientation analogue. Il y a peu d'années, on croyait encore à la possibilité d'unifier le droit maritime des nations en le faisant passer sous le niveau de certaines règles théoriques délibérées par des assemblées de juristes.

Les Congrès d'Anvers et de Bruxelles, en 1885 et en 1888, s'attelèrent vaillamment à cette tâche avec l'espérance d'aboutir. Leur succès, au point de vue des discussions de principes, l'intérêt de leur dialectique n'eurent d'égal que leur échec dans la pratique. Ils n'amenèrent aucune modification réelle du droit existant, mais ils ne furent cependant pas inutiles. C'était un premier effort et la tentative avait abouti, tout au moins à mieux voir et à mieux juger les problèmes à résoudre.

Aujourd'hui, le courant des idées s'est à ce point modifié que, dans les universités, en Allemagne notamment, on enseigne que l'idée d'un droit international unique est une chimérique erreur. Désormais, la base du droit maritime des nations, c'est l'existence traditionnelle de tous droits nationaux, et s'il est une œuvre pratiquement possible, ce n'est pas celle qui voudrait renverser leur effort séculaire pour y substituer une construction nouvelle, mais celle qui veut s'appuyer sur ce qui existe pour harmoniser dans une entente commune ce que les expériences nationales ont de propre, d'original et de divergent.

Telle est l'idée fondamentale, le principe même du comité maritime international fondé en 1897 à Anvers, sur l'initiative de MM. Charles Le Jeune et Louis Franck. Nous en avons déjà parlé dans notre premier volume (1). Il comprend, au premier degré, les associations maritimes nationales constituées un peu partout, en Allemagne, en Angleterre, en Autriche, en Belgique, au Danemark, aux Etats-Unis, en France, en Hollande, en Italie, au Japon, en Norwège, en Suède et plus récemment en Hongrie et en République Argentine. Au second degré viennent les conférences internationales et, pour organiser celles-ci et servir de lien entre les associations nationales, il y a un groupe central qui porte le nom de Comité maritime international, raccord administratif entre les organisations nationales. Le

(1) Cf. no 18 de l'introduction et *passim*.

Comité se compose de 75 membres, parmi lesquels on relève toutes les notabilités du monde maritime international. Il a à sa tête un bureau permanent composé de MM. Beernaert, président de l'Association belge pour l'unification du droit maritime, Ministre d'Etat; M. Ch. Le Jeune, vice-président; M. Louis Franck, secrétaire, et de membres qui sont tous des notabilités scientifiques.

Le travail de ce bureau, c'est-à-dire la préparation et l'organisation des congrès internationaux, a été fructueux. A la Conférence d'organisation, tenue à Bruxelles en 1897, a succédé celle d'Anvers en 1898, celle de Londres en 1899, celle de Paris en 1900, celle de Hambourg en 1902, celle d'Amsterdam en 1904, et, enfin, celles de Liverpool (1905), de Venise (1907) et de Brême (1909).

Quant à la loi actuelle, l'Association belge pour l'unification du droit maritime — dépendante du Comité maritime international — a joué un rôle de première importance (1).

Parmi les questions qui ont été l'objet des préoccupations du Comité maritime international, il faut citer en premier ordre les questions d'abordage et d'assistance, d'une part, et celles qui se rapportent à la responsabilité des propriétaires de navires, d'autre part.

Nous ne dirons que quelques mots des premières, nous consacrant aux autres qui viennent en tout premier rang, eu égard à l'objet de la nouvelle loi.

422. — L'abordage et l'assistance. — Je ne parlerai de l'abordage et de l'assistance que pour rappeler que ces dernières années ont vu la réunion d'une conférence diplomatique à Bruxelles.

C'est au Congrès de Paris, en 1900, que fut discutée, dans toute son ampleur, cette double question qui intéresse à tant de titres les personnes qui s'occupent de navigation maritime : armateurs, capitaines, chargeurs, assureurs. Elle aboutit à la nomination d'un comité de codification, qui présenta au congrès suivant, à Hambourg, le projet de deux traités.

Il était fort habile de recourir à la voie du traité; les échecs antérieurs, notamment l'échec d'un projet de loi anglais sur la responsabilité des propriétaires de navires, avait montré combien la confiance dans la procédure parlementaire était mal placée. Il est

(1) Voy. plus loin, n° 429.

plus aisé de convertir un gouvernement par la voie diplomatique, si lente soit-elle, que d'arriver à mettre en mouvement une machine parlementaire.

Le gouvernement belge prêta ses bons offices pour amener la réunion d'une conférence diplomatique qui examinerait ces avant-projets de traités. Elle a réussi en septembre 1909 à arrêter un texte qui semble définitif (1).

423. — La responsabilité des propriétaires de navires. — La question de la responsabilité des propriétaires de navires est encore plus délicate et bien moins avancée. Elle constitue cependant l'essentiel des congrès de Liverpool et de Venise.

Pour comprendre ce qui vient de s'y passer, il faut remonter en arrière. Dès les débuts du Comité maritime international, cette question était apparue comme difficile et d'une solution nécessaire; elle se représentait à chaque pas et, si elle n'était pas tranchée, elle devait vicier la portée pratique de n'importe quelle réforme.

424. — Les systèmes en présence. — Dans tous les pays maritimes, les armements sont hors du droit commun. Les risques dont ils ont à répondre sont limités. Mais ils ne le sont pas de la même manière, ni en vertu des mêmes principes. Dans l'ensemble, deux systèmes s'aperçoivent aussitôt : le système anglais et le système continental. Dans le système anglais, la responsabilité de l'armateur est la même que celle du droit commun, c'est-à-dire qu'elle est illimitée. Il n'y a pas de distinction entre fortune de terre et fortune de mer. L'armateur répond sur tous ses biens, quelle qu'en soit la nature. Cependant, dans certains cas réglés par les articles 502 et suivants du *Merchant Shipping Act*, sa responsabilité est restreinte. Ce sont les cas d'incendie à bord, de vol d'objets précieux, où la restriction va jusqu'à exonération complète, si le dommage est arrivé sans sa faute. Ce sont, enfin, les cas de mort ou blessure (*loss of life or personal injury*), de pertes aux objets à bord (*damage or loss to goods or other things on board the ship*), spécialement lorsque le fait provient d'une faute de navigation du navire (*improper navigation of the ship*), cas où la responsabilité est maintenue, mais où le chiffre en est législativement limité à un maximum

(1) Voyez Annexes.

de 15 liv. st. par tonne de jauge en cas de dommage aux personnes et de 8 liv. st. en cas de dommage aux choses.

Le système continental qui se montre avec une légère variante aux Etats-Unis et dans les législations allemande, danoise, suédoise, norvégienne, est classiquement représenté par le système français de l'abandon. Le propriétaire est bien responsable, mais il peut échapper au paiement intégral en faisant abandon du navire et du fret. Du coup, son créancier acquiert la propriété des objets abandonnés et prend sa place, tandis que la dette s'éteint. Ce système existe en Argentine, Belgique, Brésil, Chili, Costa-Rica, République Dominicaine, Egypte, Espagne, France, Grèce, Guatemala, Haïti, Hollande, Honduras, Italie, Mexique, Monaco, Pérou, Portugal, Roumanie, San-Salvador, Turquie, Vénézuéla. Ainsi, sur deux points, il y a des différences sensibles : Les cas de limitation ne sont pas les mêmes, notamment en ce qui concerne la séparation de la fortune de mer et de terre qui fait le fond des législations continentales, tandis qu'en Angleterre la limitation est bornée à certains cas seulement. En outre, le mode de réparation est profondément différent ; d'un côté, un transfert de propriété du navire et du fret, de l'autre, une indemnité limitée par un forfait.

425. — Historique des dispositions. — Ce n'est pas d'hier que date cette opposition et les efforts pour y substituer un accord. Déjà, en 1885, l'*International Law Association*, à Hambourg, et le Congrès d'Anvers avaient demandé qu'on généralisât le système continental. Le Congrès international de Bruxelles en 1888, arriva à la même solution et le Congrès de Gênes, de 1892, alla jusqu'à proclamer le principe nouveau que chaque navire est une personnalité juridique ayant responsabilité limitée jusqu'à concurrence de son patrimoine.

Tout cela était demeuré purement platonique. Mais voici qu'une Association se constituait, non plus pour discuter stérilement, mais afin d'agir sur les Parlements des divers pays et afin de modifier partout les législations dans le même sens. Quel allait être le sort de la réforme ? Les pays allaient-ils changer leur système de réparation des dommages, c'est-à-dire porter la main sur la clef de voûte de leur édifice juridique ; on sait combien le monde des juristes est conservateur et combien les gouvernements sont chatouilleux en matière d'ordre public, surtout les juristes anglais et leur gouvernement.

Les hostilités s'engagèrent dès le début, mais dès le début aussi

l'intransigeance anglaise s'affirma. Après la Conférence d'Anvers, en 1898, on avait perdu tout espoir de rallier le monde insulaire aux idées de l'abandon, bien qu'un certain nombre d'armateurs anglais y eussent leur intérêt et se fussent joints aux continentaux. Les assureurs demeuraient réfractaires. Ils y voyaient un bouleversement de leurs risques. On se rallia à une solution qui ne compromettait rien et à la Conférence de Londres, en 1899, on donna au propriétaire « le choix de se décharger de toute responsabilité, soit par l'abandon du navire et du fret, soit par le paiement d'une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire ». On le voit, ce n'était même pas une cote mal taillée. On admettait le choix entre les deux solutions. Le droit continental reculait; le droit anglais pouvait être invoqué chez nous.

L'intérêt pratique de certains armateurs anglais à pouvoir, dans les cas où le navire ne valait pas 8 liv. st. par tonne, substituer au régime anglais l'abandon, y trouvait, d'autre part, satisfaction.

L'Association anglaise entreprit de faire consacrer cette décision par le Parlement, avec l'appui de la *Chamber of Shipping*, et le 21 mars 1900, un projet de loi était rédigé. Il consacrait une nouvelle diminution du projet en n'appliquant la résolution de Londres qu'aux seuls abordages entre navires anglais et étrangers, et en y soustrayant les abordages entre navires anglais. Malgré ces atténuations successives, les députés y firent un accueil peu engageant. Cette première tentative n'était décidément pas heureuse.

Personne ne perdit courage, et la leçon fut bonne, car, au lieu de continuer dans la voie parlementaire, on décida de recourir à l'unification par la voie des traités internationaux, procédé indirect, mais que l'expérience établit comme le seul qui soit relativement pratique.

A Hambourg, en septembre 1902, on désigna une commission, présidée par M. Ch. Le Jeune, qui présenta un avant-projet.

Mais quelle que fût la forme choisie, encore fallait-il s'accorder sur le fond. Dans quelles limites consacrer ce futur accord diplomatique? Ici, surgirent de nouvelles tribulations, causées encore une fois par les Anglais, tenant tout en échec à cause de l'importance de leur tonnage.

L'armement peut être responsable des délits, mais aussi des contrats du capitaine. Jusqu'où allaient l'irresponsabilité et l'abandon, en supposant même qu'on laissât le choix entre le système britannique et l'autre? Un Anglais optant pour le système continental pouvait-il l'appliquer aux contrats, chose qui n'est pas reconnue par

le droit anglais? La Conférence de Paris, en octobre 1900, avait appliqué à l'unanimité le principe aux contrats. Mais les Anglais s'ingénierent, en 1904, à revenir sur cette décision. Ils ne voulaient pas dépasser ce qui existe en Angleterre, où la limitation n'existe qu'en cas de faute nautique (*improper navigation*).

Que faire? Tout abandonner? Le Congrès fut sage, et, sans se laisser emporter par ses impressions, il décida d'aller en Angleterre discuter avec les Anglais les détails d'une transaction définitive. C'est là l'origine de la réunion de Liverpool, qui régla cette controverse après sept années de discussions. Le point de principe fut tranché. On laissait le choix, selon les cas et les intérêts, entre la législation anglaise, telle qu'elle est, et les autres.

Selon le texte définitivement arrêté, le système transactionnel applique aux cas suivants la limitation de responsabilité, soit par le système anglais des 8 liv. st. à la tonne, soit par le système continental de l'abandon, qui sont laissés au choix des intéressés.

Cependant, le principe arrêté, il fallait se mettre d'accord sur un texte. On désigna donc une commission chargée de revoir une dernière fois ces importantes matières et de présenter un projet de traité. Elle fut également chargée d'un projet de traité sur un autre objet, très important aussi, mais qui, ne mettant pas en jeu des intérêts aussi marqués, ne pouvait, quelle que fût sa complication, amener des désaccords pareils à ceux qui avaient arrêté les négociations pour la responsabilité des propriétaires de navires. C'était la question des privilèges et hypothèques (1).

Cette commission se réunit à Paris les 4 et 5 juin 1906 et présenta un projet de traité sur ces deux points à la Conférence de Venise (septembre 1907).

(1) Cette commission se composait de MM. R.-B.-D. Acland (Londres); C.-D. Asser Jr (Amsterdam); Autran (Marseille); F. Berlingieri (Gênes); A. de Beren creutz (Copenhague); de Valroger (Paris); L. Franck (Anvers); H. Fromageot (Paris); W. Gow (Liverpool); Léon Hennebicq (Bruxelles); Charles Le Jeune (Anvers); B.-C.-J. Loder (Rotterdam); Ch. Lyon-Caen (Paris); Dr Marghieri (Naples); B. Morel-Spiers (Dunkerque); Dr Platou (Christiania); Dr A. Sieveking (Hambourg); Leslie Scott (Liverpool); Wm Pickford (Londres); Sir Alfred Jones (Liverpool); James Simpson (Liverpool); J. Stanley Mitcalfe (Newcastle); Douglas Owen (Londres); René Verneaux (Paris); Dr Vio (Fiume).

A. — *Responsabilité des propriétaires de navires.*

426. — Examen des principales résolutions de la Commission de Paris. — 1. — *Réalité des actions.* — L'action contre les propriétaires de navires, disaient les rapporteurs, telle qu'elle est comprise dans le projet, s'inspire de l'idée dominante que la responsabilité du propriétaire de navire est de nature particulière, qu'elle s'attache et se limite à la chose, la *res*, que c'est le navire qui est responsable plutôt que la personne, laquelle n'est plus tenue sur tout son patrimoine que dans certains cas. (Code de commerce allemand, art. 774.)

Le texte adopté comprend les suites des fautes contractuelles ou aquiliennees, amenant un dommage aux biens, quels que soient les liens de droit qui unissent les parties.

2. — *De la notion du « voyage ».* — Une des préoccupations dominant les travaux antérieurs du Comité maritime international sur ce point, semble avoir été de régler la responsabilité de l'armement par voyage. Il s'agissait de préciser ce qu'il fallait entendre par voyage.

La Commission d'Anvers, réunie en septembre 1903, arrêta un avant-projet de traité qui disait : « Le voyage sera réputé fini, après le débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et en cas d'obligations successives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord, au moment tant de l'un que de l'autre événement. Si le navire ne porte ni marchandises, ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera, ou au port même où il se trouve. »

Cet avant-projet fut soumis aux associations nationales. Parmi les réponses qui furent faites, il faut signaler le remarquable travail du président de l'Association française, M. de Valroger, paru dans les documents annexés au compte rendu de la Conférence d'Amsterdam. Je ne peux mieux faire que de reprendre ici les termes mêmes de ce travail :

« L'article 3 fixe le taux de 8 livres pour *chaque voyage*. D'après le droit anglais, comme nous l'avons déjà dit, la responsabilité est tarifée pour *chaque accident distinct*. Le projet de la Commission d'Anvers atténue donc sensiblement la responsabilité aujourd'hui admise en Angleterre.

» Mais à quel moment devra-t-on considérer l'état du navire et sa valeur? A cet égard, la conception la plus simple qui se présente d'abord à l'esprit est celle-ci : l'abandon est une cession de biens partielle. Il doit donc se régler en ce qui concerne le navire et le fret eu égard à leur valeur au *moment de l'abandon*. On n'a pas à rechercher l'origine de la créance, à savoir à quel voyage elle se rattache. Mais cette idée simple n'a pas prévalu. On s'est attaché à une idée beaucoup plus compliquée, à l'idée d'une sorte de commandite spéciale qui serait affectée, pour chaque voyage, aux créanciers de ce voyage. C'est cette idée, empruntée au Code de commerce allemand qui sert de base au projet proposé par la Commission d'Anvers. Dans le même ordre d'idées, pour l'évaluation du navire, diverses dates ont été proposées.

» *Premier système*. — Il faut considérer l'état du navire ou sa valeur au départ ou avant l'accident. C'est l'idée qui sert de base au droit anglais.

» *Deuxième système*. — État du navire après l'accident. Ainsi, en cas d'abordage, on prendra l'état du navire immédiatement après l'abordage. C'est le système qui a été adopté en 1898 par l'Association française, sur la proposition de M. Autran. (*Revue int. Dr. mar.*, t. XII, p. 625, 734; t. XIX, p. 132 et suiv.)

» *Troisième système*. — Le navire devra être estimé d'après son état à la fin du voyage. (Lyon-Caen et Renault, *Droit mar.*, n° 24.)

» C'est cette dernière solution qui a été adoptée par la Commission d'Anvers. Le projet prend pour base la valeur du navire à la fin du voyage auquel se rattache la créance. Chaque voyage forme ainsi une entreprise particulière qui a son actif et son passif : c'est à la fin du voyage que se règlent en général les droits des créanciers, et c'est à ce moment qu'ils doivent se déterminer. »

A la Conférence d'Amsterdam la discussion ne porta pas sur ce point, et ce ne fut qu'à Liverpool que la question vint à la tribune. M. Elmslie y porta le point de vue anglais et il parut si sérieux que la Commission de Paris fut saisie de cette question par un amendement particulier dû à M. Acland.

La Commission, d'accord avec les membres anglais, s'est arrêtée à une transaction amenant en pratique, pour les Anglais, un résultat identique à celui de leur législation actuelle. Le procédé de conciliation se trouve dans le droit de saisir le navire même avant la fin du voyage et de réclamer caution pour libérer le navire saisi.

Du moment que la caution donnée par le propriétaire de navire

sortait de sa fortune de mer et que les continentaux faisaient cette concession au droit anglais, la fortune de mer demeurait intacte pour le surplus de l'aventure maritime et le gage des créanciers se trouvait accru.

Quant à l'armateur, comme il dépendait de son libre choix de donner caution ou non, c'est son intérêt qui lui fera choisir entre le système anglais d'antan, ou le navire ou sa valeur sont l'objet d'une consignation, et le système de la Commission qui amène la fin du voyage par la saisie. Dans le premier cas, le voyage continue, mais la fortune de mer du navire est telle qu'elle était avant l'accident cautionné. Dans le second, l'escale où on saisi sans caution, devient le port final du voyage. Quelle que soit la solution, le port final où l'on règle la liquidation de la fortune de mer, voit ainsi un gage intact, malgré les accidents qui ont pu se produire.

Cette solution semble simple, pratique et de nature à être adoptée sans difficultés. Il en est de même de la généralisation de l'article 774 du Code allemand, au cas où un propriétaire fait voyager à nouveau un navire sans le mettre suffisamment en état. Il engage alors sa responsabilité sur sa fortune de terre. Cette solution rend d'ailleurs à triompher en jurisprudence sous l'empire même du droit d'abandon : un arrêt récent de la Cour de cassation de Belgique y conduit directement.

3. — *Les accessoires du navire.* — Quel est le sens à donner au mot « fret ». Le projet de la Commission d'Anvers essayait de restreindre le gage au fret net en disant : « Le fret net s'entend du fret brut et du prix de passage, même payé d'avance, déduction faite des charges qui lui sont propres. » On a justement fait remarquer, lors des débats, que ce décompte ne pouvait pratiquement se faire sans recourir à des calculs complexes, et que ce système avait été abandonné dans les Codes allemands et scandinaves (1).

Quant à l'étendue du mot « fret », nous avons vu que le fret visé était celui de la charte-partie, et non celui des connaissements. On n'a pas soulevé la question de savoir si les frets acquis faisaient partie du gage, qu'ils correspondissent ou non à l'exécution du transport convenu. On s'est borné à dire, de la manière la plus générale, qu'il n'y avait aucune distinction à faire.

C'est un désir de précision du même ordre qui a amené la Com-

(1) Rapport de M. DE VALROGER, p. 647, *R. I. D. M.*, 1903-1904.

mission à ne faire entrer la contribution d'avarie commune dans le gage que dans la mesure où elle couvre des dommages non réparés.

On a écarté l'indemnité d'assurance et les primes payées à la navigation. Dans son système, elles n'entrent pas dans la fortune de mer exposée.

Si l'indemnité d'assurance est exclue, on a admis la contribution d'avarie commune et l'indemnité d'assistance. Rappelons les rétroactes de la question en ce qui concerne l'indemnité d'assistance. La thèse adoptée par la Commission disait :

1° Qu'il est des navires consacrés exclusivement à l'industrie de l'assistance et du sauvetage et qu'assurément il est légitime que les indemnités relatives à cet objet soient comprises dans l'abandon, puisqu'elles constituent le seul produit de ce genre de navires ;

2° Que l'assistance expose souvent le navire à des périls et des dommages : qu'il est donc juste que la contre-valeur de cette dépréciation ou de ce risque soit abandonnée avec le navire ;

3° Que l'assistance a pris de plus en plus le caractère d'une opération commerciale : que s'il est légitime de réserver au capitaine et à l'équipage leur part de récompense, il n'y a aucune raison pour que le propriétaire, qui n'est pas intervenu personnellement, puisse distinguer entre les différents revenus produits par le navire, abandonner le fret et garder l'indemnité d'assistance.

B. — *Les privilèges et hypothèques.*

427. — **La Fortune de mer.** — Au fond de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire et des hypothèques et privilèges, il y a cette base à la fois juridique et pratique que la notion commune aux deux situations est celle de la fortune de mer. Selon l'idée qu'on se fait de la fortune de mer, on aboutit à des conclusions toutes différentes.

Il y a, à cet égard, trois opinions possibles. La première, qui envisage l'armement comme une société de commerce qui a un actif et un passif et dont il faut dresser le bilan. Elle entend par fortune de mer toutes les ressources qui parviennent à *l'universitas juris* qu'est au fond tout armement, peu importe leur source contractuelle ou non. L'universalité des biens de l'armement est ici le gage de ses créanciers, et il s'agit de rattacher à la fortune de mer toutes les recettes quelconques dont le navire est l'instrument. Le gage des créanciers de

mer y est considérablement agrandi. L'intervention de la fortune de terre y est relativement réduite. Le Congrès de Gênes de 1892 s'est prononcé dans ce sens en créant une personnalité du navire, soumise à des liquidations périodiques. Cette opinion est radicale.

La seconde l'est tout autant, en sens contraire. Elle estime que les créanciers ne peuvent avoir pour gage de mer que le navire, avec en sus le fret, son produit normal, dans la mesure où il correspond à un bénéfice. Cette manière de voir se fait jour dans les vues de l'Association allemande (1). Le gage serait alors le bâtiment à la fin de son voyage, avec son bénéfice réalisé. Cette notion, on le voit, dépend du voyage, comme le précédent dépend de la personnification du navire.

La troisième est mixte. Elle est dominée par l'idée que tout ce qui accroît au navire pendant sa navigation, est un accessoire de celui-ci, — non pas même à titre de bénéfice final ou net, mais à titre de recette brute. Il s'agit de déterminer ici ce qui est fruit du navire ou accroissement à son patrimoine, et ce qui se rattache à des contrats passés à terre par l'armateur pour couvrir sa responsabilité. Ainsi, l'assurance rentre dans la fortune de terre : c'est un contrat passé par l'armateur pour couvrir les aléas que représente sa fortune de mer vis-à-vis de son patrimoine terrestre. D'autre part, si le navire est arrêté en cours de route, le gage de mer se compose pour les créanciers maritimes de tout ce qu'il a encaissé du chef de sa navigation, notamment l'indemnité d'assistance. C'est pour ce système mixte que la Commission s'est prononcée.

Dans le développement de ce système, elle a adopté une règle essentielle : celle de réduire au minimum les privilèges, afin de réaliser le maximum de garantie en matière d'hypothèque maritime. Il s'agit, d'une part, de débarrasser l'aventure de charges fixes, notamment de celles pour lesquelles un créancier diligent peut recourir à l'hypothèque et encore de celles qui, à raison des facilités de communication, ont cessé de représenter une utilité réelle, tel le privilège du prêt à la grosse. Il s'agit, d'autre part, de donner aux créanciers hypothécaires ainsi débarrassés de priorités occultes et gênantes, un gage composé non seulement du navire, mais d'accessoires enrichissant le gage autant que possible et donnant ainsi au crédit maritime une base solide.

C'est en ce sens que s'est prononcée la Commission de Paris, et il

(1) Voy. le rapport déjà cité.

paraît difficile qu'elle fit autrement. C'est l'opinion moyenne, celle qui, juste ou non en théorie, offre le maximum de chances pour une transaction internationale. »

428. — **Conférence de Venise (1907).** — La Conférence de Venise a confirmé les travaux de la Commission de Paris. Le rapport de l'Association belge pour l'unification du droit maritime disait à ce propos :

Responsabilité des propriétaires de navires. — La limitation s'applique d'une façon générale aux actes du capitaine, de l'équipage, du pilote et des personnes au service du navire; elle s'étend aussi aux obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine, et à l'indemnité d'assistance ou de sauvetage. La règle n'est cependant pas sans exception. Il a paru que l'état actuel de l'industrie des armements maritimes ne nécessitait plus, comme autrefois, la limitation accordée par les lois continentales pour les fournitures et les réparations ordonnées par le capitaine au cours du voyage. Ces dépenses sont dans l'ordre normal des prévisions auxquelles le propriétaire peut et doit pourvoir. La facilité des communications, le régime des agences maritimes, l'extension du crédit d'outremer et l'intervention des assureurs en cas d'avaries, ne lui laissent plus aucune raison de se soustraire à ses obligations en invoquant un mode de libération qui, en cette matière, peut être arbitraire. Ce serait une véritable iniquité en cas de perte du navire, que l'armateur pût se retrancher derrière la limitation si, par exemple, la lettre de change tirée par le capitaine pour acquitter une fourniture de charbons, n'avait pas encore été acceptée au moment où parvient l'avis du sinistre. Les mêmes considérations s'appliquent aux réparations du navire. Enfin, par un sentiment de justice envers ceux qui mettent leur labeur et exposent leur vie au service des entreprises maritimes, il a été décidé que le propriétaire doit rester personnellement tenu des gages du capitaine et de l'équipage. Ces exceptions à la limitation ont d'une façon très heureuse favorisé l'entente. La délégation anglaise, tout en acquiescant à la limitation continentale pour les engagements du capitaine en général, a obtenu gain de cause pour les créances qu'il lui paraissait dangereux de mettre en péril, et il a été possible de rencontrer les vues de la délégation des États-unis, qui faisait remarquer que ce pays, tout en n'ayant pas une grande marine, avait, pour les fournitures et les réparations

faites aux navires étrangers, un intérêt important à assurer la rentrée des créances qui en résultent.

En cas de saisie du navire en cours de voyage, ainsi qu'il est d'usage courant après un abordage, une caution est habituellement donnée pour servir de garantie aux litiges pendants, et le navire reprend sa route. Il a été admis que cette caution ne serait pas affectée par les événements ultérieurs. C'est là encore une mesure absolument rationnelle et qui tient compte des graves intérêts en cause.

Privilèges et hypothèques. — Tous les jours, l'amplitude des capitaux dont la navigation maritime a besoin, augmente; pour qu'elle puisse les obtenir dans de bonnes conditions, elle doit être en état de fournir des garanties réelles qui ne peuvent se trouver que dans la flotte marchande elle-même. Il convient, dès lors, que l'hypothèque valablement consentie dans un pays soit respectée partout ailleurs. Il ne faut à cela qu'une condition : c'est que l'hypothèque ait été rendue publique. Si l'on songe que fréquemment des hypothèques régulièrement consenties dans un pays ont été annulées dans un autre, le prêteur perdant ainsi le gage sur lequel il avait compté, si l'on songe surtout à la défaveur que de pareils risques doivent nécessairement jeter sur les hypothèques maritimes, on appréciera quelle est l'importance de ce premier point. Quant aux formes de cette publicité, il a paru impossible de n'en pas faire crédit à la législation de chaque État. Sans empiéter sur ce terrain, où se rencontrent des questions d'ordre administratif d'une nature très délicate, il n'en a pas moins été fait bon accueil à un vœu émanant de la délégation italienne, et recommandant l'adoption dans tous les pays, des moyens simples de publicité et d'enregistrement. Une enquête sur les divers modes en vigueur ou à préconiser complètera les travaux faits antérieurement par notre Comité.

En résumé, il a été reconnu qu'en regardant de près la situation, il s'en dégageait deux vérités :

La première, c'est qu'il fallait limiter strictement les privilèges aux créances encourues pour les taxes et impôts publics, pour la conservation du navire, pour les gages de l'équipage, pour l'indemnité d'assistance et de sauvetage, et pour la réparation des dommages causés par abordage à un autre navire et à son chargement;

La seconde, c'est qu'ainsi limité, le danger des privilèges occultes venait à disparaître presque entièrement, et qu'il était possible au prêteur de se mettre à couvert des principaux d'entre eux : l'assis-

tance, le sauvetage, l'abordage, étant engendrés par des accidents de navigation, sont, en effet, des risques régulièrement garantis par l'assurance.

Enfin, un délai d'un an a été fixé, en principe, pour l'extinction du privilège.

Moyennant ces conditions, le prêteur peut : 1° mesurer ses risques et posséder un gage qui n'est plus exposé à être absorbé par des privilèges dont le nombre et la nature ne peuvent lui laisser aucune sécurité; 2° se couvrir par une assurance contre la majeure partie des risques d'absorption de son gage par des créances privilégiées éventuelles.

Un examen approfondi a démontré qu'en dehors des créances énumérées dans le traité, les autres privilèges que beaucoup de lois accordent, peuvent être remplacés avantageusement par l'hypothèque, celle-ci par la réduction du nombre des privilèges ayant conquis une sécurité qu'elle n'avait pas, — ou bien sont dans la pratique sans utilité essentielle.

Au cours de la Conférence, la délégation allemande a fait ressortir avec raison qu'il y avait des rapports intimes entre les deux avant-projets de traités, et le désir qu'elle exprimait de voir mettre de l'harmonie entre eux a pu être réalisé dans une large mesure par les dispositions qui précèdent.

Nous reproduisons en note les résolutions votées à la Conférence (1).

(1) *RÉSOLUTIONS DE LA CONFÉRENCE DE VENISE (septembre 1907). — Avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.*

ARTICLE PREMIER. — Les droits et responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention : a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux États contractants; b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

ART. 2. — Le propriétaire du navire n'est tenu que sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage : 1° des faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire; 2° de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage et des obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine. Le propriétaire est tenu sans limitation des gages du capitaine et de l'équipage et des créances pour réparations et fournitures. Rien dans les dispositions qui précèdent ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

ART. 3. — Le fret visé à l'article 2 est le loyer ou le fret sans déduction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû, ou de fret ou de loyer acquis à tout événement. Le prix du passage et les surestaries sont, au point de vue du présent traité, assimilés au fret. Les accessoires visés à l'article 2

429. — L'Association belge pour l'unification du droit maritime et la nouvelle loi — Tandis que le Comité maritime international accomplissait d'utiles travaux pour l'unification du droit, l'Association belge apportait à la préparation du projet de loi sur les hypothèques maritimes et fluviales, l'abandon, la batellerie et les fins de non-recevoir, un concours des plus précieux.

sont : 1^o les indemnités payées ou dues au propriétaire de navire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés; 2^o les indemnités payées ou dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire et non réparés; 3^o les sommes payées ou dues au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage. Ne sont pas considérés comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 4. — Le propriétaire peut se libérer des obligations à raison desquelles la limitation de sa responsabilité est admise, soit par l'abandon du navire et du fret et de leurs accessoires, soit par les modes prévus aux articles 6 et 7. La disposition qui précède ne porte aucune atteinte aux règles relatives à l'exécution sur le navire, le fret et ses accessoires telles qu'elles sont organisées par certaines lois nationales.

ART. 5. — S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

ART. 6. — Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage.

ART. 7. — Le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'article 2, par une somme correspondant, pour chaque voyage, à 8 liv. st. par tonne de jauge brute de son navire. Cette disposition ne s'applique pas aux indemnités d'assistance et de sauvetage.

ART. 8. — Le voyage est réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

ART. 9. — Le propriétaire peut prendre dans l'intérêt de qui il appartiendra, toute mesure utile en ce qui touche le navire sans être déchu du droit d'exercer les options prévues par les dispositions précédentes. Il est responsable de toute détérioration ou de tout dommage, qui après la fin du voyage surviendraient au navire au préjudice des créanciers à l'égard desquels la limitation est admise.

ART. 10. — Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée est acquise au créancier saisissant dans les termes dans lesquels elle a été donnée et ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée à leur sujet pour restreindre les droits d'autres créanciers.

ART. 11. — Les dispositions précédentes s'appliquent à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé, et aux responsabilités s'y rattachant, qu'il y ait ou non faute du capitaine. Elles ne s'appliquent pas aux obligations dérivant des fautes

L'Association, dit son dernier rapport, a consacré de longs efforts à ce projet de loi et est heureuse de les voir enfin couronnés de succès.

A la suite de la proposition déposée le 30 janvier 1901 par MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck, laquelle résumait en grande partie les conclusions auxquelles étaient arrivées nos commis-

personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui, ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés.

ART. 12. — Dans les cas où, d'après les législations existantes, l'armateur et l'affrètement sont tenus de la responsabilité du propriétaire du navire, ils ont droit à la limitation prévue par les dispositions qui précèdent.

ART. 13. — Le présent traité est sans application aux réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels, lesquels continuent à être régis exclusivement par les lois nationales.

Avant-projet de traité sur les hypothèques et privilèges maritimes.

ARTICLE PREMIER. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

ART. 2. — Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.

ART. 3. — Sont seuls privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le loyer ou fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée : 1^o les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ; 2^o les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ; 3^o les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; 4^o les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

ART. 4. — Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

ART. 5. — Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir de la naissance de la créance. Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi. Peut être considéré par cette loi comme une cause de suspension, le fait que le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ART. 6. — Le privilège sur le loyer ou le fret peut être exercé tant que le loyer ou le fret est entre les mains de l'affrètement, du chargeur, du destinataire, du capitaine ou de l'agent ou de quelque autre tierce personne. Il s'éteint lorsque le fret est encaissé par le propriétaire personnellement.

sions, avec le concours de MM. Smekens et Spée, M. Segers a fait, sous la date du 23 juillet 1903, un excellent rapport au nom de la section centrale. Ce rapport approuvait d'une façon à peu près complète la proposition dont l'exposé des motifs avait été judicieusement rédigé par M. Delbeke, et rendait à nos travaux un éclatant hommage.

Le 17 janvier 1904, le gouvernement déposait un nouveau projet, modifiant sensiblement celui qui avait été déposé antérieurement et traitant notamment d'une série de questions touchant au droit maritime.

Ce projet fit l'objet des études de deux commissions composées, l'une de MM. Charles Le Jeune, Jacq. Langlois et Albert Maeterlinck, l'autre de MM. Walther Blaess, Louis Franck et François Génicot.

La section centrale proposa alors, dans son rapport du 17 mai 1905, une série d'amendements aux propositions du gouvernement et les rédigea sous la forme d'un projet complet lequel tenait largement compte des conclusions de nos commissions.

En vue de hâter l'examen de la question par la Chambre, notre Association fit appel au concours des associations commerciales et maritimes les plus importantes. M. Charles Le Jeune, vice-président, fit, le 20 novembre 1906, une conférence devant le Comité central de la Chambre de commerce d'Anvers. A la suite de cet intéressant exposé, la Chambre de commerce d'Anvers, la Fédération maritime d'Anvers, la Ligue maritime, le Collège des Bateliers d'Anvers et la « Internationale Schippers Vereeniging », se sont réunies et ont adressé une requête au gouvernement.

Se rendant à ces considérations, M. le Ministre de la justice a déposé une série d'amendements qui répondent en grande partie aux observations qui avaient été signalées par notre Association. Ces amendements ont passé dans la nouvelle loi. »

Enfin, les résultats de la Conférence de Venise sont actuellement soumis à une conférence diplomatique dont la première session a été tenue à Bruxelles en septembre 1909.

§ 2. — ANALYSE DE LA LOI DU 10 FÉVRIER 1908.

430. — Historique de la loi. — La loi maritime belge de 1879 présentait, entre autres, deux importantes lacunes. Elle avait imité la loi française sur l'hypothèque maritime, reconnue insuffisante en France même, et déjà révisée en 1885, mais elle n'avait guère modifié le vieux Code de 1807 en ce qui concernait l'ensemble des droits réels maritimes et leurs rapports entre eux, c'est-à-dire la propriété et ses démembrements, notamment les privilèges maritimes (art. 4 et 5 de la loi). Dans ces conditions, l'hypothèque, primée par quinze privilèges contre le concours desquels on ne pouvait prendre aucune mesure, était frappée de stérilité.

D'autre part, la loi maritime belge ne contenait aucune disposition relative à la navigation intérieure. La chose pouvait s'expliquer. Il y a peu d'années que la navigation fluviale a pris toute son importance. En outre, la tradition juridique, sur le continent, à la différence du droit anglais, a toujours opposé le navire de mer au bateau. Il était donc logique, dans une loi maritime vouée aux uns, de ne point s'occuper des autres. Mais une transformation économique et technique, notamment dans les eaux belges et hollandaises, a rapproché les bateaux des navires. Le nombre de chalands maritimes ou de bâtiments circulant à la fois sur mer et dans les fleuves à marée, d'une part, et de l'autre, dans les eaux purement intérieures, a sur ces deux points tellement augmenté que l'opposition entre le navire et le bateau s'est atténuée, tandis que la nécessité d'une législation sur la batellerie s'imposait de plus en plus. De là, les dispositions sur la navigation intérieure.

A ces deux lacunes principales qui portent sur les bâtiments maritimes et fluviaux, il faut ajouter des dispositions d'un autre ordre. La création d'une loi sur les droits réels maritimes et fluviaux fit surgir l'idée d'appliquer l'abandon aux bateaux. Une fois en chemin, on ne s'arrêta pas, et, ayant ainsi entamé la question de la limitation de la responsabilité des armateurs de bateaux, on en revint à cette même question en ce qui concerne les navires de mer. Nous avons vu que le Comité maritime international, après plusieurs années de fructueux débats, avait adopté deux projets de convention internationale : l'un sur les hypothèques et droits réels maritimes, l'autre sur la responsabilité des propriétaires de navires. Le gouvernement belge

s'empessa d'entrer dans les mêmes vues, et, amendant ses projets de loi sur les droits réels maritimes, en conformité de la récente convention de Venise, il ajouta à la limitation de responsabilité pour les bateliers de nouveaux principes sur la matière en ce qui concerne les armements maritimes. Nous indiquerons ci-dessous en détail les avatars de cette préparation législative longue et compliquée.

Enfin, il profita de la circonstance pour reviser quelques autres articles surannés de la loi maritime, notamment sur les fins de non-recevoir et prescriptions.

Ainsi, la loi comprend quatre parties : 1° celle relative aux droits réels maritimes ; 2° celle relative à la batellerie ; 3° des dispositions sur la limitation de la responsabilité des armateurs ; 4° des articles spéciaux.

431. — Propositions successives, travaux préparatoires. — Voici les avatars de ce projet de loi. C'est, disons-le en passant, un bel exemple des lenteurs du parlementarisme.

Voici, en résumé, les principaux faits de ce passé :

1° En 1891, pétition de la Société des Armateurs et Constructeurs des bateaux belges d'intérieur ;

2° Le 23 juillet 1891, M. De Decker, député d'Anvers, attire l'attention de la Chambre sur les fins de cette pétition, qui ne concerne que la navigation d'intérieur dite fluviale ;

3° Le 29 avril 1892, le gouvernement, conformément au rapport de M. De Decker, déposa un projet de loi relatif à la navigation intérieure et à l'hypothèque maritime. Il fut repris en 1893, puis en 1894, et M. Ullens en fait rapport le 18 décembre 1895. En 1898, M. Delbeke reprit encore le projet, et l'Association belge pour l'unification du droit maritime, l'ayant amendé en 1899, il faut reprendre et refondre toutes ses dispositions ;

4° Le 30 janvier 1901, MM. Delbeke, Beernaert et Vanden Broeck font une proposition de loi portant revision des dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon maritime ;

5° Le 12 octobre 1901, mémoire de la Chambre de commerce d'Anvers relatif à l'hypothèque fluviale et à l'hypothèque maritime. On y demande d'établir la première et d'améliorer la seconde. Outre cette communication officielle, il fut envoyé au gouvernement et aux Chambres des rapports nombreux, sur le même objet, par la Société des Ingénieurs et des Industriels ;

6° Le 23 juillet 1893, premier rapport de M. Segers sur le projet de MM. Delbeke et consorts;

7° Le 17 janvier 1904, les Ministres comte de Smet de Naeyer et Vanden Heuvel déposent, avec exposé des motifs, un projet embrassant cumulativement la navigation maritime et la navigation intérieure;

8° Le 17 mai 1905, second rapport de M. Paul Segers sur ce nouveau projet qui devint la base des débats;

9° Discussion, en novembre 1907, à la Chambre (*Ann. parl.* des 21, 22, 27, 28 novembre) et dépôt de 16 nouveaux amendements;

10° Le 12 décembre 1907, adoption par la Chambre au second vote, à l'unanimité des 117 membres présents;

11° Le 29 janvier 1908, même vote par le Sénat;

12° Sanction et promulgation le 10 février 1908;

13° Publication au *Moniteur* le 25 septembre 1908.

432. — Principales innovations de la loi. — Nous venons de dire (1) que la loi comprenait quatre parties : 1° les droits réels maritimes; 2° la batellerie; 3° la responsabilité des armateurs; 4° divers. Donnons, dans chacune de ces parties, l'indication des principales innovations.

A. — DANS LE DOMAINE DES DROITS RÉELS MARITIMES. — I. — *Immatriculation générale et facultative des navires.* — Cet enregistrement a pour base le nom du navire.

II. — *Réduction des privilèges.* — Les privilèges sont réduits de quinze à quatre.

III. — *Amendements de détail à la loi hypothécaire.* — *Clause de voie parée.*

B. — DANS LE DOMAINE DE LA BATELLERIE. — I. — *Immatriculation des bateaux.* — *Assimilation de la navigation intérieure à la navigation maritime.* — *Connaissements, avaries communes, assurance, abordage.*

II. — Introduction de l'*hypothèque fluviale.*

III. — *Limitation de responsabilité.*

C. — SUR LA RESPONSABILITÉ DES ARMEMENTS (maritimes et

(1) N° 430.

fluviaux). — I. — *Limitation de responsabilité.* — Option entre l'abandon ou le forfait.

II. — *Limitation de responsabilité par voyage.*

D. — INNOVATIONS DIVERSES. — I. — *Abrogation des fins de non-recevoir des articles 232 et suivants.* — Le protêt, dans les vingt-quatre heures, l'action, dans le mois, sont supprimés en matière d'abordage, d'avarie commune et d'assurance. En matière d'avaries et manquants, une protestation écrite suffit dans les quarante-huit heures de la réception avec action en justice dans le mois, à défaut de constatations faites avant l'enlèvement de la marchandise. L'expertise, le dépôt, le séquestre, la vente des marchandises sont simplifiées.

II. — *Extension de la limitation de responsabilité au relèvement des épaves.* — L'abandon peut être opposé à l'Etat.

433. — *Mécanisme de la loi.* — « Dans sa forme première, disait le Ministre de la justice au Sénat (1), le projet était bien plus long. La commission avait voulu rédiger un Code de la navigation maritime et un Code de la navigation intérieure et transporter dans chacun de ces Codes les textes de la loi hypothécaire de 1851 qu'elle appliquait à l'hypothèque maritime. Nous avons combattu ce système... » On a donc adopté le système des références, et on a bouleversé l'ordre et le numérotage des articles du Code.

La loi nouvelle se compose de six articles :

Le *premier* abroge les titres I^{er} et V de la loi du 21 août 1879 et les remplace par quarante-cinq articles ;

Le *deuxième* abroge l'article 7 de la même loi et le remplace par sept articles portant les nos 46 à 53 ;

Le *troisième* abroge l'article 71 de la loi du 21 août 1879 et remplace les articles 157, 165, § 2, 232, 233, 234, 235, 236, alinéa 1^{er}, par les nouveaux articles 157, 232, 233, 234, 235, 236, alinéa 1^{er} ;

Le *quatrième* modifie les numéros : a) des *titres* de la loi maritime ; les titres VI, VII, VIII, IX deviennent V, VI, VII, VIII ; b) des *articles* : 1^o les articles 8 à 37 qui deviennent les articles 54 à 83 ;

(1) *Ann.*, Sénat, 1908, p. 263.

2^o les articles 39 à 134 qui deviennent les articles 84 à 178; 3^o les articles 156 à 237 qui deviennent les articles 179 à 259;

Le *cinquième* règle les situations transitoires;

Le *sixième* ajoute au livre II du Code de commerce un titre IX, intitulé : « Des bateaux », et qui comprend les articles 260 à 268.

§ 3. — EXAMEN CRITIQUE DE LA LOI.

434. — L'immatriculation facultative. — Insistons sur ce point capital. En ne faisant pas de l'immatriculation des navires une loi de police, nous avons commis une faute :

« L'immatriculation n'est pas *obligatoire*, dit M. Edmond Picard (1) (art. 3 sous l'art. 1^{er}), contrairement à ce qui a lieu dans les autres pays, sauf la Hollande. Le catalogue risque donc d'être incomplet. N'est-ce pas un inconvénient? M. le Ministre de la justice s'en est expliqué à la séance du 21 novembre (*Ann. parl.*, p. 48, col. 2). Le second rapport de M. Segers était d'un avis contraire (n^o 174, p. 8, etc.), mais son auteur n'a pas insisté (*Ann. parl.*, p. 70, col. 2).

» D'autre part, il n'est pas question dans le projet des *Marques* à inscrire sur la coque des bâtiments pour mieux les identifier. D'autres pays l'exigent. Cette question se rapporte plutôt à la loi sur les lettres de mer (20 septembre 1903, en Belgique).

» Un livre récent (2) expose, en ce qui concerne l'absence d'une marque analogue à la marque anglaise *Plimsol* et la surcharge des navires belges, des considérations pathétiques qui montrent l'urgence d'une réforme.

» Nous signalons ce point à la sollicitude de M. le Ministre de la justice. »

Certes, il est déjà utile de donner aux droits réels une certaine publicité afin d'avertir les tiers des changements qui y sont apportés, ce qui est le vœu de la nouvelle loi, et d'affermir ainsi les opérations de crédit qui y trouvent un terrain solide. Mais la sécurité des personnes et des biens a, elle aussi, son importance, et elle agit même sur le crédit. Prêtera-t-on sur des navires faisant eau ou qui sont surchargés ?

(1) Rapport au Sénat, *Doc. parl.*, n^o 38.

(2) M. HERVY COUSIN, *Pour notre marine et pour nos marins*.

Les raisons données par M. le Ministre de la justice pour justifier l'immatriculation volontaire sont extrêmement faibles. Elles partent d'un point de vue juste en principe, faux en pratique.

« L'immatriculation obligatoire est parfaitement logique dans certaines législations étrangères parce que la formalité y sert à donner au navire son existence nationale et en même temps son existence juridique. Elle a même pour but dans ces législations de sauvegarder à la fois l'intérêt de l'Etat, les intérêts de police et les intérêts privés.

» Il en est tout autrement chez nous. Les droits de l'Etat, les intérêts de police sont sauvegardés par la loi de 1903 sur les lettres de mer... »

Arrêtons-nous ici. S'il était vrai que la loi de 1903 sauvegardait les intérêts de police, on pourrait admettre le point de vue qui sépare le crédit maritime, affaire de droit privé, des mesures de police maritime. Mais, nous venons de le voir, cela est faux. La loi de 1903 n'a pris aucune précaution relative à la condition des navires. Alors le raisonnement manque de base. Il est à souhaiter que, si on persiste à séparer le crédit maritime de la lettre de mer, distinction fâcheuse et mauvaise, à notre sens, on prenne au moins l'engagement de reviser sans retard la loi de 1903 sur les lettres de mer.

A cette raison, le Ministre en a joint une autre qui n'est pas plus fondée. A propos de l'observation de M. Segers « que la propriété foncière était toujours rendue publique par le cadastre, tandis que s'il ne plaît pas à un propriétaire de navire de l'immatriculer, on ne pourra jamais savoir à qui il appartient », il a dit : « C'est là une erreur, car le cadastre n'a pas pour but de faire connaître le propriétaire foncier, c'est un document administratif établi en vue de la perception de l'impôt foncier. Ainsi apparaît la similitude parfaite entre le régime foncier et le système du projet. Si l'on rendait l'immatriculation obligatoire, il faudrait rendre aussi obligatoire l'inscription de tous droits réels sur les propriétés foncières, chose à laquelle personne n'a jamais songé. »

Certes, la préoccupation d'harmoniser la loi actuelle avec le vieux système de crédit foncier, part de l'intention louable de maintenir l'unité de la législation, mais n'eût-il pas mieux valu adopter des principes plus modernes, fût-ce partiellement, puisque l'occasion s'en présentait? Dire, en outre, que personne n'a jamais songé à rendre obligatoires les inscriptions foncières, c'est méconnaître toute l'évolution du droit comparé.

On voit à quel point la loi est demeurée timide et prisonnière des vieilles formules.

Au Sénat, la question de l'immatriculation obligatoire a été nettement posée. Le Ministre de la justice s'est borné à répéter ce qu'il avait dit à la Chambre : « Le rapport de M. Picard fait remarquer avec raison que dans tous les pays, sauf en Hollande, l'immatriculation est obligatoire. Ce système de l'immatriculation obligatoire est parfaitement logique dans certaines législations étrangères parce que la formalité y sert à donner au navire son existence nationale et en même temps son existence juridique. Elle a même pour but, dans ces législations, de sauvegarder à la fois l'intérêt de l'État, les intérêts de police et les intérêts privés. Il en est tout autrement chez nous. Les droits de l'État, les intérêts de police sont sauvegardés par la loi de 1903 sur les lettres de mer en ce qui concerne les navires et par l'arrêté royal du 27 mars 1899 en ce qui concerne les bateaux... Le projet de loi actuel ne touche pas à cette question. Il se borne à poursuivre le développement du crédit maritime et fluvial, c'est-à-dire un intérêt purement privé. »

M. Delannoy avait présenté un amendement consacrant l'immatriculation obligatoire. Il le défendit par d'excellentes raisons.

« Sous le régime de l'immatriculation volontaire, a-t-il dit, on ne fera généralement immatriculer un navire qu'au moment où on aura besoin d'emprunter.

» Quand on ira faire immatriculer un navire en vue d'un emprunt, on essaiera de tromper le receveur sur la date de construction du navire... Pour les immeubles la fraude n'est pas possible. Les maisons sont cadastrées et, si je veux acheter une maison, je peux savoir quand elle a été construite... En Belgique, la loi ne prescrit de renseigner sur les lettres de mer que le nom du navire et le port d'attache. C'est insuffisant. La garantie n'est pas complète. »

Dans ses discours, le Ministre de la justice a répété qu'on ne pouvait assimiler le cadastre au registre des navires. Il a ajouté qu'il existait une immatriculation administrative obligatoire pour tous les bateaux d'intérieur (arrêtés royaux des 27 mars et 1^{er} mai 1889; convention du 4 février 1898).

Il a ajouté : « L'immatriculation de la présente loi devient essentiellement différente de l'immatriculation administrative. Elle n'a d'autre but que de permettre l'inscription au nom du navire de tous les actes opposables aux tiers qui le concernent. A ce point de vue,

l'obligation ne se justifiait plus, pas plus que le législateur n'a cru devoir prescrire l'inscription obligatoire de tous les actes concernant les immeubles. »

MM. Wiener et Picard lui ont répondu sans attendre : « L'honorable Ministre sait mieux que personne que l'immatriculation administrative est toute autre chose que celle prescrite par le projet de loi, et que les garanties données par les deux espèces de formalités sont essentiellement différentes. La première immatriculation a pour unique objet d'identifier le navire, de lui attribuer des signes de reconnaissance et d'identité. D'après le projet de loi, on crée aux bâtiments un véritable état civil, permettant au public de connaître leur âge et leurs conditions d'existence. Or, il n'est pas possible d'admettre un état civil incomplet. Indépendamment des questions pécuniaires relatives à l'hypothèque maritime, pour lesquelles il est utile d'avoir le catalogue complet des navires qui peuvent être hypothéqués ou qui le sont déjà, il y a des motifs de sécurité humaine personnelle qui doivent nous engager à avoir un registre où on pourra se renseigner exactement sur l'état de tout navire. L'immatriculation administrative n'est pas à la disposition du public. »

Il résulte de cette discussion que l'immatriculation volontaire n'était guère défendable. Le Ministre de la justice n'a obtenu son vote qu'en faisant appel à la bonne volonté du Sénat afin d'éviter le renvoi à la Chambre. Il a laissé la porte ouverte à une loi complémentaire sur ce point. Il a été question de prendre des mesures administratives pour comprendre dans les documents exigés pour l'octroi des lettres de mer une attestation que l'immatriculation a eu lieu. Ce serait un palliatif. Nous aurions l'obligation mais sans toute la publicité.

435. — Conséquence de l'immatriculation volontaire. — Une des conséquences de la liberté laissée aux propriétaires des navires de déclarer leurs bâtiments ou non, c'est que rien ne garantit les tiers contre les lacunes et les inexactitudes de ces déclarations. Il est donc possible que l'immatriculation soit incomplète et fautive.

436. — Ancien droit. — L'évolution du droit hypothécaire moderne et spécialement l'histoire du droit dans les pays de droit coutumier comme la Belgique, atteste que le progrès va vers une

publicité croissante des charges réelles, ainsi que vers une obligation d'inscription dont cette publicité n'est que le contrôle.

Depuis des siècles, en matière de privilèges et d'hypothèques, il y a deux courants d'opinions, en droit français : celui qui crie : « Vive la liberté de tromper » et l'autre qui réclame des garanties. Le premier est un courant romaniste, très puissant. Le second est « belge », c'est celui des pays dits « de saisine et de nantissement ».

Les transferts de droits réels s'y faisaient par ce qu'on appelait les « œuvres de loi », c'est-à-dire l'attestation du transfert par la puissance publique. Une grosse collision se fit au XVII^e siècle entre les deux systèmes; Colbert, un esprit du Nord, essaya de faire prévaloir l'œuvre des coutumes de nantissement par l'édit de 1673. La résistance du parlement brisa l'édit au bout d'un an. Nouvelle collision en 1789. Les lois hypothécaires du 9 messidor an III et du 11 brumaire an VII reprennent l'idée colbertiste, mais la transaction impériale fait dans le Code civil une part très large au courant romaniste. En 1851, chez nous, nous refaisons un pas en avant et, décidément, la tradition étrangère a la vie dure puisque, en 1908, une loi prétend encore faire échec à la tradition nationale.

437. — Système de l'Act Torrens et système du Grundbuch.

— Dans son rapport au Sénat, M. Edmond Picard y fait allusion (1). « Le projet s'en rapproche. Mais pour le côté *circulatoire* du titre formant ce qu'on peut nommer l'*état civil* du navire, on eût, peut-être, pu aller plus loin (2). » En effet, on eût pu s'inspirer de cette législation pour créer un extrait obligatoire des registres. Mais le système Torrens, quel qu'en soit l'intérêt, est dépassé par le système allemand.

La méthode du Grundbuch est, de l'avis unanime, la plus perfectionnée qui soit et a précisément pour base l'inscription obligatoire des charges réelles suivant le cadastre. Il existe en matière maritime, comme en matière foncière. C'est la véritable voie à suivre.

438. — De l'acte de nationalité et de l'extrait d'immatriculation. —

Dans presque toutes les législations on trouve une copie de l'immatriculation parmi les papiers de bord, tableau fidèle de

(1) *Doc. parl.*, n° 38, p. 8.

(2) Etude de M. TROISFONTAINES, J. T., 1889, col. 369 et s.

l'Etat du navire au point de vue juridique et technique. La Commission, dans son rapport du 17 mai 1905, réclamait cette innovation (1). Elle fut repoussée par le gouvernement pour les mêmes raisons que pour la liberté de l'immatriculation même. L'extrait est donc facultatif comme l'inscription. Cette solution est regrettable. Elle prive les tiers d'une facilité de contrôle.

439. — Base d'inscription et personnalité des navires. — Un des points de forme relatifs à l'immatriculation qui distinguent la loi nouvelle, c'est la base d'inscription.

« L'organisation actuelle, a dit le Ministre de la justice, requiert : 1^o un registre de dépôt qui, à la conservation des hypothèques, constate, par numéro d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises des titres dont on requiert la transcription de l'inscription ; 2^o un registre des transcriptions ; 3^o un registre des inscriptions, des radiations ou réductions ; 4^o un répertoire des noms des propriétaires avec renvoi aux actes qui les concernent ; 5^o une table alphabétique des propriétés avec renvoi au répertoire. Ce système de publicité repose sur l'état nominatif des propriétaires et non pas sur l'état des propriétés... A ce système... nous proposons de substituer un autre où... le receveur ouvre un compte au nom de chaque navire. Le navire, une fois inscrit à la conservation des hypothèques, a une individualité juridique... »

Ce changement de système est important. Il représente un incontestable progrès. Dans notre première partie (2), nous disions : « Dans l'organisation de la copropriété des navires, dans l'association des armateurs, dans le rôle éminent du capitaine, dans le règlement des avaries, dans l'organisation des privilèges, notamment en droit allemand, dans le port du pavillon national, la qualité de sujet-objet de droit de cette communauté apparaît visible, l'ensemble des intérêts liés au navire lui fait son auréole juridique et sa personnalité s'indique enfin dans la vieille et originale qualification anglaise du navire « *a man*, un homme ».

Mais nous ajoutions à propos de lettres de mer : « La législation belge n'a pas dégagé la personnalité des navires. Pour elle ce sont des choses, des meubles. Il serait cependant inexact de croire que, fût-ce

(1) *Doc. parl.*, n^o 174, p. 15.

(2) *Le Navire*, p. 24.

sous la législation belge, les navires n'aient pas même un embryon de personnalité. Ils ont un état civil, en effet : la lettre de mer ».

Ainsi la loi nouvelle affirme plus nettement le principe de la personnalité des navires. Mais, encore une fois, elle crée un double emploi qui n'eût pas existé, si on avait fait des droits réels une des conditions légales de l'octroi de la lettre de mer.

440. — Conclusion. — La réunion des dispositions relatives à l'ensemble des droits réels maritimes et la personnalité des navires (Loi de 1903 et 1908) apparaît comme la solution désirable. Police et crédit se trouveraient ainsi réunis et appuyés l'un sur l'autre. Notre régime s'orienterait ainsi dans la voie de la tradition nationale des « œuvres de loi », en « pays de saisine et nantissement », qui se confond avec le progrès international du droit moderne et veut l'inscription obligatoire avec, comme base, le bien grevé lui-même.

441. — Réduction des privilèges. — Les privilèges maritimes sont réduits de quinze à quatre. Telle est la disposition essentielle de la loi. On en comprend la portée : L'hypothèque mobilise la valeur du navire. Mais pour qu'on prête sur risque, il faut que la garantie soit stable. Où est la stabilité de la garantie quand l'hypothèque peut être primée par des privilèges occultes et pour des risques non assurables? C'est ce qui énervait la loi de 1879 sur l'hypothèque maritime.

C'est ce que la loi nouvelle empêche en ne maintenant, en fait de créances, privilèges, que le strict nécessaire, et en ne les laissant porter que sur des risques susceptibles d'être assurés. Cette ingénieuse formule est due aux travaux du Comité maritime international et tout spécialement à son vice président M. Charles Le Jeune.

Cette réduction des privilèges est un des principaux bienfaits de la nouvelle loi.

442. — Les privilèges de droit civil subsistent-ils? — Ceci soulève une question d'interprétation de la nouvelle loi. Laisse-t-elle percer la loi de 1851, loi générale sur les hypothèques? Si oui, il doit y avoir concours entre les privilèges de droit civil et les privilèges et hypothèques maritimes. Dans ce cas, la loi perd de son efficacité, puisque l'hypothèque peut être anéantie par un privilège de droit civil. Certes, les risques seraient beaucoup moindres que sous l'ancien régime, mais, néanmoins, il eût mieux valu en libérer l'hypothèque.

Nous examinerons plus loin cette controverse. Nous nous bornons à regretter qu'on ne l'ait pas évitée par une abrogation expresse (1).

443. — **Autres innovations.** — Sur tous les autres points, et ils sont nombreux (2), la loi est tout à fait heureuse et mérite la plus entière approbation.

§ 4. — TABLEAUX DE DROIT COMPARÉ SUR LES LETTRES DE MER ET L'IMMATRICULATION DES NAVIRES.

A. — PREMIÈRE PARTIE.

La loi sur les lettres de mer (1903).

444. — **Remarques.** — Cette loi se trouve analysée dans notre premier volume *in fine*; elle ne diffère que par quelques détails de la loi antérieure de 1873 (3). La plupart des législations réunissent en une obligation unique l'octroi de la nationalité (lettre de mer) et l'immatriculation des navires (loi de 1908).

Les tableaux ci-après ont pour but de montrer combien la nouvelle législation belge correspond mal aux garanties multiples qui sont réunies dans les législations étrangères.

Les premiers tableaux indiquent le régime en Belgique comparé aux lois des autres pays. Ils se subdivisent en quatre parties.

(1) Cf. n° 583.

(2) Voy. n° 432.

(3) Cf. premier volume, *Le Navire*, nos 29 et s., 497 et s.

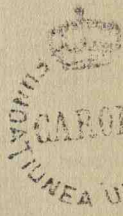
PREMIER TABLEAU.

I. — Conditions d'octroi des Lettres de mer.

A. — Conditions intrinsèques.

LOI DE 1873	LOI DE 1903	LOIS ÉTRANGÈRES
<p>A. — Nationalité des propriétaires.</p> <p>1. Belges résidant en Belgique).</p> <p>2. Sociétés commerciales ayant la personnalité et siège en Belgique.</p> <p>3. Étranger ayant un an de résidence.</p> <p>4. Étrangers domiciliés avec autorisation.</p>	<p>1. Belges même non résidant en Belgique. Voir le rapport de la Section centrale de la Chambre, page 3.</p> <p>3. Idem.</p> <p>4. Idem.</p>	<p>A. — Nationalité des propriétaires (1).</p>

(1) En France, le navire doit être propriété nationale pour moitié; en Italie, pour les deux tiers; en Suède, idem; en Autriche, pour un tiers; aux Pays-Bas, pour moitié; en Espagne et au Pérou, pas de conditions de nationalité; idem, en République Argentine, Paraguay, Colombie; par contre, en Angleterre, en Allemagne, aux États-Unis, en Russie, Turquie, Mexique, Uruguay, Portugal et Norvège, les étrangers sont exclus.



LOI DE 1873	LOI DE 1903	LOIS ÉTRANGÈRES
5. Etrangers quelconques ayant moins de la moitié de la propriété.	5. Idem.	
B. — Néant (sauf les visites de la loi de 1791, règle de police sans rapport avec l'octroi de la lettre de mer.	B. — Néant.	B. — Visite des navires. Inspection. Garanties relatives à la construction (2).
C. — Néant.	C. — Néant.	C. — Nationalité de la construction (3).
D. — Néant.	D. — Néant.	D. — Nationalité du personnel marin (4).

(2) En *Angleterre*, l'enregistrement est subordonné à l'expertise du *Surveyor of Ships* (art. 6 du *Merchant Shipping Act* de 1894). En *Italie*, pays dont la construction maritime a retrouvé son ancienne réputation depuis peu d'années, il y a un registre (*rubrica*) spécial à la construction maritime, réglementant avec soin ce genre de travail et en faisant dépendre l'octroi de la lettre de mer et instituant des visites (cf. art. 240 et s. du règlement de 1866; art. 500 et s., et le Code de la marine marchande de 1877, art. 25 et s.). Aux *Etats-Unis*, il faut un certificat de construction et un *Survey* (art. 4147 et s. des *Revised Statutes*). En *Autriche-Hongrie*, idem (art. 16 de la loi de 1879, exigeant un *Beilbric*). En *Suède*, idem (loi du 27 nov. 1891). En *Danemark* (loi du 1^{er} avril 1892). En *Espagne* (loi du 22 août 1885, art. 22). En *Allemagne* (loi du 15 juin 1895 sur les navires d'intérieur et du 1^{er} janv. 1900 pour les navires de mer). Il est à signaler que dans certains pays, notamment en *Allemagne*, des règlements stricts, et appliqués strictement, viennent compléter les prescriptions légales. Le Congrès de Washington de 1889, chapitre II, article 6, a insisté sur ce point.

(3) La nationalité de la construction était impérieusement exigée sous l'ancien droit. Ce protectionnisme a presque entièrement disparu, sauf dans certains pays, tels que les *Etats-Unis*.

(4) En *Angleterre*, il faut distinguer le régime colonial, où l'emploi des *lascars* est réglementé, et le régime métropolitain qui est libre. En *Autriche*, capitaine et pilote doivent être Autrichiens. Aux *Etats-Unis*, les officiers et les deux tiers de l'équipage sont nationaux; en *Italie*, idem; en *France*, les officiers et les trois quarts; en *Espagne*, les quatre cinquièmes; en *Russie*, les trois quarts.

B. — Conditions extrinsèques.

LOI DE 1873	LOI DE 1903	LOIS ÉTRANGÈRES
<p>1. Déclaration écrite : Serment prêté devant le juge de paix :</p> <p>2. Contenu de cette déclaration :</p> <p><i>a.</i> Affirmation de nationalité ;</p> <p><i>b.</i> Affirmation du lieu d'armement ou siège social.</p> <p><i>c.</i> Affirmation que ce navire n'est et ne sera pas armé en guerre.</p> <p>3. <i>Néant.</i></p> <p>4. Délivrance des lettres par le Ministère des Finances.</p>	<p>1. Idem.</p> <p>2. Idem.</p> <p><i>a.</i> Idem.</p> <p><i>b.</i> Idem.</p> <p><i>c.</i> En plus : qu'il ne sera pas employé à des opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge.</p> <p>3 <i>Néant.</i></p> <p>4. Délivrance par le Ministère des Affaires étrangères.</p>	<p>1. Les mêmes déclarations se font sous des formes diverses, mais plus détaillées dans un système d'enregistrement (voir au tableau n° IV).</p> <p>2. Idem (voir au tableau n° IV).</p> <p>3. L'enregistrement des navires est la base de l'Etat juridique du bâtiment en France, Angleterre, Allemagne, Pays-Bas, Italie, Etats-Unis, Autriche-Hongrie, Pays scandinaves, Espagne (voir plus loin au tableau n° IV). Nous sommes à peu près seuls à l'ignorer.</p> <p>4. En général, ce sont les douanes.</p>

DEUXIÈME TABLEAU.

II. — Contenu de la lettre de mer.

Indications portées sur la lettre.

LOI DE 1873	LOI DE 1903	LOIS ÉTRANGÈRES
1. Nom du navire.	1. Idem.	1. Idem partout (2).
2. Capacité du navire.	2. Idem.	2. Idem partout.
3. Signes particuliers (1).	3. Idem.	3. Idem partout (3).
4. Nom du capitaine.	4. Idem.	4. N'est pas exigé partout (4).
5. Nom de l'armateur.	5. On a biffé le nom de l'armateur — on l'a remplacé par le nom du propriétaire.	5. On exige le nom de l'armateur et celui du propriétaire.
6. Néant.	6. Néant.	6. Le signal du navire (5).

(1) Par signes particuliers l'arrêté royal du 21 janvier 1873 se borne à indiquer : 1^o si le navire est à voiles, à vapeur, à aubes, à hélices ou mixte; 2^o le nombre de ponts; 3^o le nombre de mâts. La nécessité d'un certificat de construction pour l'octroi de la lettre de mer n'empêche pas la plupart des législations de porter à la lettre de mer les signes caractéristiques du navire, même ceux qui ne sont pas compris dans l'énumération ci-dessus.

(2) Cette indication est également une *marque*. (Cf. tableau n^o III.)

(3) La méthode généralement employée est la méthode Moorsom.

(4) En *Angleterre*, dans les *Pays-Bas*, le nom du capitaine est obligatoire; il n'est pas requis en *Allemagne*, *Russie*, *Italie*, *Espagne*, dans les *Pays scandinaves*.

(5) Une commission anglo-française a élaboré un Code international de signaux; une liste des navires de mer de chaque pays est publiée par les soins des gouvernements. En face du nom de chaque navire se trouve son signe distinctif, représenté par quatre consonnes. Ce mode de correspondance est demeuré courant malgré l'apparition de la télégraphie sans fil. Le signal du navire figure sur la lettre, en *Allemagne*, entre autres.

LOI DE 1873	LOI DE 1903	LOIS ÉTRANGÈRES
7. <i>Néant.</i>	7. <i>Néant.</i>	7. Le port d'attache (6).
8. <i>Néant.</i>	8. <i>Néant.</i>	8. Le type technique du navire (7).
9. <i>Néant</i> (sauf en ce qui concerne la course, la traite, etc.)	9. <i>Néant</i> (on a ajouté à la course et à la traite, les entreprises illicites qui seraient de nature à compromettre la neutralité).	9. Sa destination (8).
10. <i>Néant</i> (sauf lettre de mer provisoire).	10. <i>Néant.</i>	10. Sa navigabilité (9).
11. <i>Néant.</i>	11. <i>Néant.</i>	11. Indications relatives au crédit (10).

(6) Cette mention est exigée dans la plupart des pays : en *Russie, Angleterre, France, Italie, Allemagne, Pays-Bas, Suède, Danemark*. En outre, c'est une des marques du navire. (Voy. au tableau n° III.)

(7) Ce point est réglementé par la plupart des législations avec le plus grand soin. (Voy., notamment, la note 2 du premier tableau, A.)

(8) La destination n'était pas expressément visée en dehors des illégalités qui peuvent en relever l'octroi, mais elle résulte le plus souvent de la description technique détaillée.

(9) La navigabilité est contrôlée lors de l'octroi de la lettre dans bon nombre de législations. L'institution de la *Survey* du *Board of Trade* a déjà été indiquée à la note 2 du premier tableau. Au cours de l'usage de la lettre de mer, le contrôle est, en général, chose privée, affaires des sociétés de registre. Mais, depuis plusieurs années, les Etats tentent à exercer une police sur la navigabilité des navires, même étrangers. (Loi anglaise du 6 août 1897; actes du Dominion canadien de 1889, 1891 et 1893.) Les *Surveyors of Ships* peuvent, à tout moment, inspecter les bâtiments enregistrés. En outre, il faut signaler la *Plimsol-mark*. (Voy. tableau n° III, et le projet de *Light-Load Line*.) (Idem.)

(10) Les indications relatives aux démembrements de la propriété du navire au profit de créanciers investis de droits réels, privilèges, gage, hypothèque, se retrouvent dans la plupart des législations et constituent une des bases du crédit maritime. La chambre de commerce d'Anvers, dans un de ses derniers mémoires, signale avec raison les lacunes de notre loi à cet égard. Dans certaines législations, ces indications sont portées sur la lettre de mer même. Dans d'autres, elles sont enregistrées sur des livres publics dont les extraits sont délivrés. (Cf. tableau IV, note 3.)

TROISIÈME TABLEAU.

III. — Inscriptions sur la poupe ou la coque.

LOI DE 1873	LOI DE 1903	LOIS ÉTRANGÈRES
1. Nom du navire.	1. Idem.	1. Idem (1).
2. Port d'attache.	2. Idem.	2. Idem (2).
3. Néant.	3. Néant.	3. Limite de charge (3) (<i>Plimsol-mark</i>).
4. Néant.	4. Néant.	4. <i>Light-Load Line</i> (4).
5. Néant.	5. Néant.	5. Tirant d'eau (5).
6. Néant.	6. Néant.	6. Numéro du na- vire (6).
7. Néant.	7. Néant.	7. Tonnage (7).

(1) Il en est ainsi partout : en France, Italie, Angleterre, Etats-Unis, Suède, Allemagne.

(2) Il en est ainsi dans la plupart des législations.

(3) La *Plimsol-mark*, ou limite de charge, est une institution anglaise qu'on a tenté de rendre internationale au Congrès de Washington de 1889, sans arriver à une entente, mais dont l'utilité a été unanimement affirmée (chapitre III, article unique), avec prière aux différents gouvernements, dont la Belgique, « de la faire sortir à effet ».

La *Plimsol-mark* porte sur les navires chargés, et tend à restreindre le tendance des armements de surcharger le navire au risque de provoquer son innavigabilité. Elle se compose d'une série de lignes ou *franc-bords* qu'on ne peut dépasser, le *franc-bord d'été*, le *franc-bord d'eau douce*; le *franc-bord d'été dans la mer des Indes*, le *franc-bord d'hiver*, le *franc-bord d'hiver atlantique nord*.

(4) La *Light-Load Line* est l'opposé de la *Plimsol-mark*. C'est une ligne indiquant le tirant d'eau minimum que doit avoir tout navire léger. L'embarquement et le déchargement de lest coûtant de l'argent, des armateurs font prendre la mer à des bateaux imparfaitement lestés et instables. Elle a été proposée au Parlement anglais qui a institué une enquête extra-parlementaire qui vient de conclure que l'obligation de cette limite d'allègement est inutile, mais a recommandé au *Board of Trade* de combattre la pratique.

(5) En Angleterre, l'indication du tirant d'eau doit être gravée sur le navire sous forme d'une échelle en pieds.

(6) Le numéro matricule du navire doit être, en Angleterre, gravé sur le maître-bau.

(7) L'indication du tonnage enregistré doit être gravé sur le maître-bau de tous les navires anglais.

Le Congrès de Washington (cf. *R. I. D. M.*, t. VII, p. 297), dans son chapitre IV, a réglé la position du nom sur les navires, du port d'attache, la grosseur des lettres et le système d'indication du tirant d'eau.

QUATRIÈME TABLEAU.

IV. — Effets des lettres de mer.

LOI DE 1873	LOI DE 1903 ET PROJET ACTUEL (1)	LOIS ÉTRANGÈRES
1. Octroi du pavillon (pendant 4 ans).	1. Idem.	1. Idem (2), existe partout (Cf. note 3).
2. Enregistrement des navires : <i>Néant</i> .	2. <i>Néant</i> .	2. a) Garantie que les indications de l'Etat technique existent (<i>Survey</i>) (3).
a) <i>Néant</i> .	a) <i>Néant</i> .	b) Effets sur le crédit (4) :
b) <i>Néant</i> .	b) <i>Néant</i> .	A) Garantie de propriété.

(1) C'est ici que la loi nouvelle de 1908 eût dû s'intercaler.

(2) C'est le principal effet de la lettre de mer dans toutes les législations.

(3) Toutes les législations maritimes ont le souci de faire de la lettre de mer un brevet de la bonne condition technique du bâtiment. Le résultat de la *Survey* est porté en Angleterre sur le registre des navires. En *Italie*, il y a un registre de constructions. (Voy. premier tableau, note 2.) Aux *Etats-Unis*, la *Survey* existe. (Art. 4148 et s. des *Revised Statutes*) En *Autriche-Hongrie*, *Suède*, *Espagne*, *Allemagne*, *Danemark*, la lettre de mer, en portant de soigneuses indications à ce égard, permet aux tiers de se renseigner aisément. Les sociétés de registre nationales font le reste.

(4) Les effets de la lettre de mer sur le crédit sont considérables. Ils comportent presque partout l'existence d'une institution qui, bien que distincte, a avec elle des rapports étroits : l'enregistrement des navires dans des registres publics, analogues aux registres immobiliers. La lettre de mer n'est plus alors qu'un extrait des registres en question, conférant le droit au pavillon national. Les navires sont enregistrés de la sorte en *Angleterre*, *Allemagne*, *Suède*, *Danemark*, *Autriche-Hongrie*, *Italie*, *Russie*, *Espagne*, *Portugal*, *France*. Il existe en *Belgique* un embryon d'enregistrement dans la loi maritime de 1879, qui impose la mention des achats et ventes de navires sur un registre spécial de la conservation des hypothèques, de même que les inscriptions d'hypothèques maritimes. Le projet de loi comportait mention de ces mutations de droit réel sur la lettre de mer ; mais au cours des travaux préparatoires, et sans motif sérieux, on n'a plus donné suite à cette mention.

LOI DE 1873	LOI DE 1903 ET PROJET ACTUEL	LOIS ÉTRANGÈRES
	<p>Art. 3 à 18 du projet de loi actuel.</p> <p>Ces articles créent une immatriculation facultative pour les mutations de propriété et les transferts d'hypothèques seulement.</p>	<p>Mentions des parts (5).</p> <p>B) Garantie des transferts de propriétés (6).</p> <p>C) Transferts des droits réels. — Hypothèque maritime et gage conventionnel (Mort-gage ou Schiffspfandrecht (7)).</p> <p>Bref. Néant en Belgique et enregistrement partout.</p>

(5) Le certificat porte l'indication des parts de propriété. Cela est universellement admis. (Cf. *Angleterre, France, Italie, Etats-Unis, Pays-Bas, Autriche-Hongrie, Pays scandinaves, Allemagne, etc.*) La loi belge est muette. Elle se borne, en cas de copropriété, à une déclaration de serment, par le gérant, que ce navire appartient pour plus de moitié à des Belges, ce qui ne fournit aux tiers aucune indication.

(6) Les transferts de propriété sont partout inscrits au certificat. (Cf. *Angleterre, France, Suède, Danemark, Autriche-Hongrie, Italie, Russie, Espagne, Portugal, Allemagne.*) En *Belgique*, néant, sauf la mention d'achat et de vente du navire sur le registre des hypothèques.

(7) Les démembrements de la propriété au profit de tiers, spécialement le gage de l'hypothèque conventionnelle, sont également mentionnés partout sur le certificat. Cf. *Angleterre, France, Suède, Danemark, Italie, Russie, Espagne, Portugal, Allemagne.*) Les tiers prêteurs y trouvent de précieuses garanties.

B. — DEUXIÈME PARTIE.

La loi belge du 10 février 1908 sur l'immatriculation des navires.

Essai de Droit comparé.

NOTA. — *Les points d'interrogation indiquent que les renseignements ont manqué.*

PAYS	Obligation générale d'immatriculation	Surveillance par les visiteurs de navires	Certificat d'immatriculation	Réunion du certificat à la lettre de mer	Marques et indications techniques sur les navires et les registres	Mentions relatives à la propriété et aux parts	Mentions des transferts de propriété	Mentions des transferts d'autres droits réels
1. Belgique. (Loi nouvelle.)	Néant	Néant	Oui	Néant	Voir tableau spécial ci-annexé)	Oui	Oui	Oui
2. Allemagne . . .	Obligation	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
3. Espagne . . .	Obligation	?	Oui	?		Oui	Oui	Oui
4. Etats-Unis . . .	Obligation	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
5. France . . .	Obligation	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
6. Grande-Bretagne	Obligation	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
7. Italie . . .	Obligation	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
8. Norvège . . .	Obligation	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
9. Pays-Bas. . .	Néant	Néant	Oui	Néant		Oui	Oui	Oui
10. Russie. . .	Obligation	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
11. Suède et Danemark . . .	Obligation	?	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui

ANNEXE

MARQUES

c'est-à-dire inscriptions sur la poupe ou la coque

Indications techniques sur le registre

Belgique Projet de loi actuel.	La loi sur les lettres de mer (1903) ne prescrit que le nom du navire et du port d'attache.	Renvoi au certificat de jaugeage et description sommaire du bâtiment. (Art. 1 ^{er} , 4.)
Angleterre Code maritime.	1. Nom du navire et du port d'attache 2. Numéro du navire. 3. Tonnage sur le maître-bau 4. Tirant d'eau.	Description complète et détaillée du bâtiment à la suite de l'inspection du « visiteur de navires ».
Allemagne Loi du 1 ^{er} janvier 1900.	Nom du navire. Port d'attache (art. 17). ?	Description sommaire (art. 7).
Espagne R. S. 4178, 4148, 4140, 4130	1. Nom du navire. 2. Port d'attache. 3. Numéro du navire. 4. Tonnage. 5. Limite de charge.	Description détaillée (art. 22).
France Loi de 1852.	1. Nom du navire. 2. Port d'attache. 3. Tonnage.	Description détaillée par le « visiteur de navires ».
Italie Lois de 1877-1886.	?	Description sommaire.
		Description et visite.

§ 4. — LES DEUX LOIS COMPLÉMENTAIRES SUR LES SAISIES ET LE RÉGIME FISCAL.

445. — **Lois complémentaires.** — La loi du 10 février 1908 se complète par des dispositions sur la saisie, et la surenchère des navires et des bateaux, qui ont été aussitôt après la loi précédente soumises à la discussion parlementaire. Nous les commentons plus loin.

Le gouvernement a également annoncé un projet de loi réglant la situation des navires à but non lucratif.

La loi relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et bateaux. — Cette loi est divisée en cinq chapitres : 1^o de la saisie conservatoire; 2^o de la saisie-exécution; 3^o de la voie parée; 4^o de la surenchère sur aliénation volontaire; 5^o de l'ordre.

C'est un Code complet de l'expropriation forcée des navires et bateaux. La loi étend la saisie-conservatoire aux dettes civiles, la met sous la juridiction du président du tribunal de première instance, et contient inscription de la saisie au registre des navires durant deux années. La procédure en validation est supprimée. L'instance au fond la remplace et la saisie est suspendue dans ses effets jusqu'à obtention de titre exécutoire.

La procédure de la saisie-exécution a été simplifiée.

L'introduction de la voie parée, sous la forme d'un envoi en possession du gage, à condition d'avoir inscrit la voie parée au registre des navires, est une fort utile innovation.

Le quatrième chapitre met la procédure en surenchère en harmonie avec les autres dispositions de la loi, et prend la place de la loi de 1854 en matière immobilière, loi inapplicable aux navires, meubles par la définition même de la loi.

L'ordre enfin est réglé comme en matière civile ordinaire. La loi nouvelle fait disparaître le régime spécial des navires pour les faire rentrer dans le droit commun.

Le régime fiscal des navires. — Le 9 septembre 1908, une loi a réduit les droits d'enregistrement et a stipulé l'exemption des droits d'hypothèque en faveur des navires et des bateaux.

CHAPITRE III

Responsabilité de l'armement pour les actes du capitaine et les faits de l'équipage.

§ 1^{er}. — TEXTE DE LA LOI ET REMARQUES PRÉALABLES.

446. — Remarque préalable. — L'abandon libératoire. — L'analyse de l'article 46 n'est pas aisée à faire. Son régime est hybride.

Il est le reflet des travaux du Comité maritime international. Les résolutions du Congrès de Venise étaient très nettes. Elles disaient : « Le propriétaire n'est tenu *que* sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage : 1° des faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ; 2° de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage et des obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine... » C'était le système allemand qui met le patrimoine de mer en première ligne et tout le patrimoine de terre en réserve.

Tel n'est pas le texte de notre article 46. Il conserve le système de l'abandon libératoire du droit français et affirme en première ligne la responsabilité illimitée et terrestre de l'armateur, tout en réservant dans certains cas le droit d'abandon.

Cette demi-mesure est-elle regrettable ? Il eût mieux valu se séparer de la tradition et adopter le système allemand, au moins dans son

principe. Les autres dispositions de la loi relatives au patrimoine de mer en supposent en effet l'existence.

Je sais qu'on dira : en pratique, l'abandon arrive à peu près au même résultat que le système allemand de la limitation réelle. A supposer que ce soit exact, on ne comprendrait pas que l'exception soit la règle. Si vraiment l'abandon est le régime normal et non une échappatoire, il faut le dire. Agir autrement, c'est mettre la logique des commentateurs à une cruelle épreuve. Suivant le texte de la loi, le grand principe serait que l'armateur est tenu sur sa fortune de terre dans tous les cas, alors que l'esprit de la nouvelle législation tend à faire de cette règle l'exception. En théorie, c'est le droit français ; en pratique, c'est le droit allemand.

Un seul point est véritablement louable et constitue un grand progrès. C'est la substitution de la valeur en espèces à l'abandon en nature, c'est-à-dire la notion de la fortune ou du patrimoine de mer constituant pour chaque voyage un anonymat.

Quoi qu'il en soit, le principe de la loi belge et de la loi française, c'est que la responsabilité des armateurs doit être limitée. Il en est de même dans la loi anglaise. Mais cette limitation qui est représentée en étendue par l'abandon en droit belge et français, et par un forfait de quinze ou huit livres par tonne en droit anglais, suppose d'abord que la responsabilité soit fixée en elle-même, quant à sa nature.

Tel est l'ordre d'idées dans lequel nous entrons.

Et pour fixer quelle est la nature de cette responsabilité et comment elle se définit, il faut se demander quels sont les faits à raison desquels elle vient à naître. Elle variera précisément suivant leur nature. On distingue à cet égard deux régimes, selon qu'il s'agit de délits, quasi-délits ou de contrats.

447. — Distinction entre les faits et les engagements. — Comme la plupart des législations, notre loi distingue entre les faits et les engagements, c'est-à-dire entre le régime des délits et quasi-délits et celui des contrats. Cette distinction ne nous paraît plus avoir grande valeur. En réalité, tous les actes du capitaine ès qualité, agissant dans l'exercice de ses fonctions, quasi-délits, contrats, quasi-contrats, se limitent au patrimoine de mer, sauf exceptions. Il s'agit de savoir si, quand le capitaine agit, il représente la fortune de terre ou la fortune de mer. Là se trouvent les difficultés.

En résumé, chaque fois que l'armateur est personnellement fautif, l'abandon est exclu. Quand il n'y a qu'un acte du capitaine ou d'un préposé subordonné au capitaine, il y a limitation.

ARTICLE 46 (ancien art. 7) (1).

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font

(1) Elke eigenaar van een schip is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van den kapitein en staat in voor de verbintenissen, door dezen laaste aangegaan in de uitoefening van zijne bediening; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van het scheepsvolk en van de aangestelden, die als zoodanig werkzaam zijn, in de uitoefening van hunne wederzijdsche bedieningen.

Hij kan zich, in alle gevallen, door afstand van het schip en van de vracht vrijmaken van deze verplichtingen alsmede van de kosten en vergoedingen verschuldigd wegens het uit den nood helpen of redden.

(Titre II du livre II du Code de commerce belge : Des propriétaires de navires et des équipages. — Chapitre 1^{er} : Des propriétaires de navires.)

L'ancien article 7 était ainsi conçu : Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de ces obligations par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de se libérer par l'abandon n'est pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. S'il n'est que copropriétaire, le capitaine n'est responsable des engagements contractés par lui pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition que dans la proportion de son intérêt.

Le recours du propriétaire ou des copropriétaires contre leurs assureurs ne sera pas compris dans l'abandon.

Ordonnance de 1681, art. 2, tit. VIII, liv. II. — Les propriétaires de navires seront responsables des faits du maistre; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bastiment et le fret. — Art. 3. Ne seront, toutefois, les propriétaires des navires équipés en guerre, responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre étant sur leurs vaisseaux, ou par les équipages, sinon jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, si ce n'est qu'ils en soient participants ou complices.

l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de ces obligations et des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage par l'abandon du navire et du fret.

448. — Contenu de l'article. — Cet article, qui est un des articles capitaux du vieux droit maritime français, comprenait, en réalité, cinq questions que nous traiterons en cinq chapitres distincts :

1° La responsabilité civile des propriétaires pour les faits du capitaine et de l'équipage ;

2° Leur responsabilité pour les engagements du capitaine ;

3° La limitation de leur responsabilité par l'abandon du navire et du fret ;

4° L'étendue de l'abandon, notamment en ce qui concerne le recours contre les assureurs ;

5° La situation du capitaine propriétaire ou copropriétaire.

Nous joindrons à cette dernière question deux autres points analogues qui seront exposés en même temps.

La loi belge de 1908 modifie profondément deux de ces points : la limitation de responsabilité et la situation du capitaine propriétaire.

Quant au recours contre les assureurs, il fait l'objet d'un article séparé (1), l'article 49.

449. — Responsabilité théorique et illimitée de l'armateur.

— La loi nouvelle continue à affirmer que l'armateur est civilement responsable de ses préposés, conformément au droit commun, c'est-à-dire sans limites. Cette affirmation est purement platonique. Elle

(1) Cf. n° 538.

organise, en effet, pour les armements un régime spécial où le droit commun est en pratique, l'exception.

Cette affirmation théorique peut cependant avoir certains effets. Dans tous les cas où l'application de ce régime spécial serait douteux, il se pourrait que les tribunaux en revinssent au droit commun qui continue à dominer la matière.

450. — Quel est le propriétaire responsable? — Depuis la nouvelle loi, c'est celui qui est inscrit au registre maritime. Auparavant étaient responsables le ou les propriétaires et l'armateur qui figuraient sur la lettre de mer. Il en est de même en France, en Angleterre, en Allemagne (1).

451. — De la limitation de responsabilité et de l'abandon. — L'intérêt de notre article 46 réside tout entier dans le droit d'abandon qui, bien qu'il y semble exceptionnel, constitue en réalité non l'exception, mais la règle.

Le présent chapitre domine ainsi la quatrième partie du présent volume, consacré au patrimoine de mer, c'est-à-dire aux biens que l'armateur peut abandonner à ses créanciers. Il a pour objet tout d'abord de définir quelles sont les dettes qui permettent à l'armateur de limiter sa responsabilité. Tel est l'objet des deux premiers paragraphes.

Le troisième traite de la partie essentielle, la limitation de la responsabilité sous ses deux aspects, légal, et conventionnel, et le quatrième achève cet examen en étudiant les deux formes principales de cette limitation, l'abandon et le forfait.

Le cinquième paragraphe examine un lot de questions d'ordre secondaire.

Il nous restera alors à aborder l'étude du patrimoine de mer, minimum de garantie, que possèdent, en tous cas, les créanciers de l'armement.

452. — Des fonctions du capitaine. — Il est essentiel de remarquer ici que le domaine des faits et des engagements dont il est question, embrasse l'ensemble des attributions légales du capitaine. La loi allemande le dit expressément, mais cette remarque est tout

(1) Voy. premier volume, n^{os} 76bis et s.

aussi vraie en droit belge ou français. La détermination exacte de ce qu'il faut entendre par fonctions du capitaine domine donc toute la matière.

ARTICLE 47 (ancien art. 7) (1).

Le propriétaire peut remplacer l'abandon du navire par le payement de sa valeur à la fin du voyage ou d'une somme correspondant pour chaque voyage à 200 francs par tonne de jauge brute de son bâtiment.

Il ne peut user de cette dernière faculté pour se libérer des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage.

Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas au droit des créanciers de saisir conservatoirement le navire en cours de voyage ou d'exiger caution (2).

453. — Rétroactes — Le voyage et le patrimoine de mer.
— M. de Valroger dit fort justement (3) : « La conception la plus simple est celle-ci : L'abandon est une cession de biens partielle. Il doit donc se régler en ce qui concerne le navire et le fret eu égard à leur valeur *au moment de l'abandon*. On n'a pas à rechercher l'origine de la créance, à savoir à quel voyage elle se rattache. Tous

(1) Art. 216 du Code français.

(2) De eigenaar kan, in plaats van het schip af te staan, daarvan betalen de waarde bij het einde der reis of eene som overeenkomende, voor elke reis, met 200 frank per bruto ton zijn vaartuig.

Van dit laatste recht mag hij geen gebruik maken om zich vrij te maken van de kosten en vergoedingen verschuldigd wegens het uit den nood helpen of redden.

De voorgaande bepalingen laten onverkort het recht van de schuldeischers om beslag tot bewaring te leggen op het schip gedurende de reis om borgtocht te eischen.

(3) Rapport soumis à la Conférence d'Amsterdam, *R. I. D. M.*, XIX, p. 628.

les créanciers viendront en concours sur le navire et le fret. Toutefois, il est juste que les créanciers du dernier voyage priment les créanciers antérieurs, au moins ceux non privilégiés, parce que dans l'usage les créances étant réglées à la fin de chaque voyage, les créanciers du dernier voyage ont dû présumer qu'il ne restait pas de créances antérieures.

» Mais cette idée simple n'a pas prévalu. On s'est attaché à une idée beaucoup plus compliquée, à l'idée d'une sorte de commandite spéciale qui serait affectée pour chaque voyage aux créanciers de ce voyage. C'est cette idée, empruntée au Code allemand, qui sert de base au système proposé par la Commission d'Anvers. Dans le même ordre d'idées, pour l'évaluation du navire, diverses dates ont été proposées. Premier système : il faut considérer l'état du navire ou sa valeur au départ ou avant l'accident. C'est l'idée qui sert de base au droit anglais; deuxième système : état du navire après l'accident. Ainsi, en cas d'abordage, on prendra l'état du navire immédiatement après l'abordage. C'est le système qui, en 1898, a été adopté par l'Association française sur la proposition de M. Autran; troisième système : le navire devra être estimé d'après son état à la fin du voyage.

» C'est cette dernière solution qui a été proposée par la Commission d'Anvers. Le projet prend pour base la valeur du navire à la fin du voyage auquel se rattache la créance. Chaque voyage forme ainsi une entreprise particulière qui a son actif et son passif; c'est à la fin du voyage que se règlent en général les droits des créanciers et c'est à ce moment qu'ils doivent se déterminer. »

454. — **Autres textes.** — A ces dispositions, qui sont les principales, se joignent d'autres textes secondaires dont on trouvera le commentaire plus loin et que nous reproduisons en note (1).

(1) Cf. nos 537 et s. — Art. 48. — Le voyage est réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

Art. 49. — L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Art. 50. — Le propriétaire est tenu de suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du navire ou du fret par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle dont il ne pourrait s'affranchir par abandon.

Art. 51. — La faculté de se libérer par abandon ne s'étend pas aux obligations

§ 2. — LES FAITS DU PERSONNEL DE MER.

455. — Aperçu historique. — *Le droit romain*, nous l'avons vu (1), connu en droit prétorien l'action exercitoire. Mais celle-ci n'était donnée qu'en ce qui concernait les obligations contractuelles ou tout au plus les quasi-délits reposant sur des obligations contractuelles (2). Les délits et quasi-délits étaient couverts par l'action *in factum de recepto*, les *actiones furti* et *damni injuria dati in duplum*.

Quant aux actions *furti*, les objets dérobés devaient s'être trouvés à bord et ne pas être visés par une clause d'irresponsabilité de ce chef. Le volé devait s'en prendre à l'exercitor ou à ses gens (*in ipsa nave*) et avait le choix entre une action de droit civil pour le *furtum manifestum* et une action de droit prétorien qui existait seule pour le *furtum nec manifestum*. La première menait à une condamnation de restitution au quadruple, la seconde à une restitution au double. Le tout sous réserve d'application de l'abandon noxal (*noxae datio*) (3).

Quant aux quasi-délits, la *lex Aquilia* condamnait à la réparation du dommage dès qu'il y avait *culpa levissima*; en cas de faute injustement déniée, elle permettait la condamnation au double (*in duplum*). En cas de force majeure, le préjudicié supportait son dommage.

Il y avait encore une action *de recepto*, semblable à notre action du transporté contre le transporteur.

dérivant de fautes personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés. Elle appartient à celui qui est à la fois capitaine et propriétaire du navire pour le dommage causé par lui dans la conduite du navire, le cas de dol excepté.

Art. 52. — En cas de naufrage d'un navire dans les eaux territoriales, bassins, ports ou rades, comme aussi en cas d'avaries causées par un navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire peut se libérer par l'abandon même envers l'Etat et les administrations publiques, de toute dépense d'extraction et de réparation, ainsi que tous dommages-intérêts.

Art. 53. — L'affréteur et l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire du navire peuvent user de la faculté d'abandon dans les mêmes conditions que celui-ci.

(1) Cf. nos 9 et s.

(2) GOLDSCHMIDT, *Handbuch des Handelsrechts*, t. 1er, p. 339, note 23.

(3) *Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders*, par REHME, p. 14.

Le droit maritime de l'empire grec rend l'armateur responsable des actes du patron considéré comme son préposé. Les engagements des matelots ne le lient pas, sauf mandat exprès ou tacite, ou ratification (1), mais il répond des délits du patron et des matelots (2), sauf si c'est une femme (3).

Au début du moyen âge, dans la commande, le *commendator*, le *socius stans*, est responsable, mais cette responsabilité est limitée à sa mise, tandis que le *commendatarius*, le *tractator*, a une responsabilité indéfinie. Il doit réparer les dommages arrivés par sa faute. Dans les *societates maris*, il est difficile de dire quand les actes du *patronus* ou du *nauclerus* engagent les *carati* ou coarmateurs. Le consulat de la mer engage le « senyor de la nau » et les *participes navis*, outre le navire même, c'est-à-dire que, en cas de responsabilité, elle s'exerce sur la part du senyor dans le navire et la cargaison, d'abord, sur le navire même, si ce sacrifice est insuffisant, c'est-à-dire sur les parts des autres armateurs; enfin, sur la fortune personnelle du senyor (4). Mais si les textes sont clairs pour les contrats, ils le sont moins pour l'application de ces principes aux quasi-délits. Pour les délits, le statut d'Ancône porte que, outre le *patrone*, la *comunita de la nave* est responsable.

La situation est encore moins claire dans le vieux droit de l'Atlantique, de la mer du Nord et de la Baltique. Il n'y est pas question d'une responsabilité des armateurs pour les faits du capitaine et de l'équipage. Dans quelques textes, il est vrai, on vise les délits. Dans le droit de Wisby apparaît un règlement de la responsabilité qui paraît s'appliquer aux quasi-délits. C'est un système analogue à celui du Consulat de la mer, ci-dessus indiqué.

La raison de l'indigence de ce droit du Nord, en ce qui concerne les quasi-délits, doit être recherchée dans l'importance différente accordée à l'élément intentionnel du droit dans le Nord et dans la Méditerranée. La faute est une notion juridique étrangère à tout le droit septentrional. Cette nuance lui échappe. Il ne s'occupe que des délits; là, il punit. Quant au dommage, il confond la faute et le cas de force majeure. La chose est visible, surtout pour le règlement des questions d'abordage. Dans le droit romain, en cas de force majeure,

(1) Voy. BASILIQUES, liv. LIII, ch. XVI et s.; — PARDESSUS, t. Ier.

(2) BASILIQUES, liv. LII, tit. Ier, ch. V; — PARDESSUS, t. Ier.

(3) *Synopsis minor*, § 56.

(4) Cf. nos 18, 471.

chacun supporte son dommage; en cas de faute, c'est la partie fautive. Dans le droit du Nord, en cas de force majeure ou de faute, on ne distingue pas, le dommage est partagé par moitié. En cas de dol, il y a réparation, réparation non seulement civile, mais pénale (1).

On conçoit que, sous l'empire d'idées de ce genre, il ait été difficile de retrouver une trace de la responsabilité quasi délictuelle de l'armateur.

Le droit de l'Extrême Orient, de Malacca et des Célèbes (2) contient des dispositions curieuses. L'abordage, dû à une faute des matelots, par exemple l'insuffisance de vigie, emporte, si l'accident s'est produit la nuit, obligation de réparer les deux tiers du dommage; si l'accident a eu lieu le jour, la réparation doit être complète: « la faute passe toutes les bornes ». Nous avons vu (3) qu'il se rattache au système de la commande musulmane (*kirad, mozaribat*).

Au XVI^e siècle, nous l'avons vu (4), les Pays-Bas établissent les bases d'une conciliation entre l'élément méridional et le droit du Nord. Tandis que le droit romain renaissant apporte la responsabilité indéfinie de l'armement, le droit des Pays-Bas limite cette responsabilité à ce qui a été risqué à la mer, tant pour les délits et quasi-délits que pour les contrats. L'abandon consacre cette limitation.

C'est de nos provinces que va rayonner sur le monde, par l'intermédiaire du droit français du grand siècle, puis du Code napoléonien, le système de l'abandon. Les pays germaniques demeureront plus étroitement attachés à la notion du patrimoine de mer, directement tenu, sans responsabilité personnelle de l'armement. Mais leur système demeurera dans l'ombre, imparfait et mal formulé, jusqu'au XIX^e siècle.

En effet, au XVII^e siècle, on trouve bien, dans le droit de la Hanse, une responsabilité du capitaine pour les faits de l'équipage, mais point de responsabilité de l'armement. En cas d'abordage, cependant cette responsabilité existe. La vieille notion du dol nécessaire a fait place à une notion de la faute lourde.

C'est l'époque où, avec le Guidon de la mer, suivi bientôt de

(1) REHME, op. cité, p. 88; — ROLIN, *L'abordage*, nos 71 et s.

(2) PARDESSUS, t. VI. p. 426, 435, XIII^e siècle.

(3) Voy. n^o 24.

(4) Cf. n^{os} 22, 27 et s., 471.

l'ordonnance sur la marine de 1681, le droit français accomplit une conciliation entre le droit de l'Océan et de la mer du Nord d'une part, et le droit romano-méditerranéen de l'autre (1). L'ordonnance porte seulement que le propriétaire est responsable des faits du maistre. Cette responsabilité est personnelle et indéfinie. Mais elle se complète par le régime de la faculté d'abandon.

Le droit du Nord, notamment le droit prussien de 1727, donne recours contre le capitaine, subsidiairement contre l'armement, mais à concurrence de la valeur du navire. Cette responsabilité restreinte n'existe pas pour l'équipage. L'armateur n'en est pas tenu, mais seulement le capitaine.

De là est sorti le droit allemand contemporain qui constitue à l'heure actuelle une reprise de la tradition germanique appropriée aux exigences contemporaines.

456. — Ancien droit belge. — L'ancien droit belge, avons-nous dit (2), présente un intérêt tout particulier au XVI^e siècle. En effet, la réception du droit romain ne se fit à aucun point de vue aussi facilement qu'en droit maritime. C'était chose facile à comprendre : toutes les réformes en droit féodal se heurtaient à un régime établi. En matière maritime, les découvertes géographiques, la grande navigation océane, faisaient, sans obstacle, les réformes. Le fait accompli ne demandait plus qu'un vêtement juridique nouveau, approprié à sa taille. On le chercha tout naturellement en droit romain. C'est cet effort que représente le commentaire de Peckius (3).

Tandis que les vieilles sources allemandes ne donnent aucun renseignement sur la responsabilité de l'armateur pour les faits du capitaine et de l'équipage, la belle ordonnance de Philippe II pour les Pays-Bas de 1563 jointe à celles de 1551 et de 1549, anticipe sur les solutions futures, en affirmant non seulement la responsabilité du capitaine personnellement, mais encore celle des armateurs et du navire (4). Les coutumes d'Anvers sont particulièrement remarquables à ce point de vue (5).

Le droit hollandais du XVII^e siècle, lui aussi, affirme le régime de

(1) Cf. nos 33, 471. — (2) Cf. nos 22, 471.

(3) Cf. première partie : *Le Navire*, introduction n° 15 et plus loin n° 471.

(4) REHME, op. cité, p. 132. — Cf. PARDESSUS, t. IV, p. 8, 11, 82, 84.

(5) Cf. nos 23, 471, ainsi que *Le Navire*, introduction, n° 14.

l'abandon (1) et reconnaît donc la responsabilité limitée mais certaine de l'armement pour faits du capitaine (2).

En résumé, les responsabilités du capitaine et de l'armement étaient autrefois concentrées sur la personne du capitaine responsable avant tout. La situation actuelle porte des traces profondes de cet antique état de choses (3). La responsabilité du capitaine est indéfinie, et toute stipulation exonératrice est contraire à l'ordre public (4).

Cette sévérité ne semble plus de notre temps. Les tribunaux disciplinaires sont bien plus efficaces que la menace vague d'une responsabilité civile.

457. — Le propriétaire du navire est responsable de toutes les conséquences civiles des faits du capitaine et de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions. — Le capitaine est un préposé de l'armateur et un représentant de la fortune de mer. En droit commun, l'armateur n'a pas à discuter sur le lien qui l'unit au capitaine, tous les actes de celui-ci l'engagent directement comme s'ils avaient été accomplis par lui-même; dès qu'une personne est touchée par le capitaine, c'est, par une conséquence fatale de la loi civile, le propriétaire qu'elle rencontre. Ce rapport est celui qui existe entre un commettant et son préposé, aux termes de l'article 1384 du Code civil. Cependant, il ne forme pas une application pure et simple de celui-ci. On peut estimer, en effet, que si le capitaine est un préposé, il l'est par un contrat qui dépasse le louage de services pour

(1) GROTIUS, *Inleiding tot de Hollandsche Rechtsgeleertheyd*, t. III. — *Des exercitores* : Reeders van een schip... zyn gehouden aen de bevrachters van weggen alle versuym van de schipper in 't stuck van zyn ampt... doch moghen de reeders volstaen met affstandt te doen van haer aendeel in de redinghe. — Cf. Décisions du Grand Conseil de Hollande, 21 déc. 1629. — BYNKERSHOEK, *Questiones juris privati Lib.*, t. IV, ch. XX.

(2) Cf. nos 29, 471.

(3) Art. 58 (ancien art. 12), 221, Code français.

(4) Bordeaux, 6 févr. 1889, *R. I. D. M.*, IV, p. 645; — Le Havre, 7 févr. 1898, *Id.*, XIII, p. 641.

revêtir le caractère d'un mandat salarié d'une espèce particulière (1). Le propriétaire est directement responsable dès que l'imputabilité du fait est établie (2).

Ce principe a des limites. Toutes les conséquences civiles, mais les conséquences civiles seules des actes du capitaine, sont supportées par l'armateur. Peu importe que l'acte soit un délit, un quasi-délit ou une faute contractuelle (3). Les conséquences pénales demeurent personnelles au capitaine (4).

Il faut également que le capitaine soit dans l'exercice de ses fonctions et qu'il agisse en qualité de capitaine. Pour que ses actes engagent le propriétaire, ils doivent être *circa officium immediate vel mediate commissa*. Si, d'une part, le principe que le capitaine représente et engage l'armateur est borné aux faits civils et aux actes qui ressortent à son emploi de capitaine, d'autre part, la responsabilité de l'armement a été étendue.

En effet, bien que le texte de l'article ne concernât que le capitaine, l'interprétation traditionnelle, appuyée par le principe de l'article 1384 du Code civil, l'avait étendue à l'équipage, c'est-à-dire aux employés permanents ou temporaires qui assurent le service du navire. La loi nouvelle a expressément consacré ce principe (5).

En résumé, les faits du navire et de son personnel conçu comme accessoire du navire, entraînent responsabilité.

Enfin, de même que pour l'article 1384, la respon-

(1) JACOBS, nos 57 et s.; — DE VALROGER, nos 220 et s.; — DESJARDINS, nos 255 et s.; — LYON-CAEN et RENAULT, nos 279 et s.; — BÉDARRIDE, nos 216 et s. — Code de commerce français, art. 216. — Droit allemand, art. 485. — BÖYENS, p. 179.

(2) Cf. BÖYENS, *Das deutsche Seerecht*, sur l'art. 485, p. 179.

(3) Rouen, 17 mars 1874, SIREY, 2, 199; — Poitiers, 23 févr. 1876, SIREY, 2, 214; — Cass., fr., 22 juill. 1868, DALL. PÉR., 1, 81.

(4) Cass. fr., 30 avril 1830.

(5) Loi belge de 1908, art. 46.

sabilité du propriétaire n'efface pas la responsabilité personnelle de l'auteur de l'acte. Elles sont entièrement distinctes, peuvent faire l'objet d'actions judiciaires indépendantes et se prescrivent séparément (1).

Tels sont, en matière délictuelle et quasi-délictuelle, les principes régnant en France et en Belgique. Ils sont conformes au droit commun national et international. Mais, en pratique, la réalité impose une limitation de cette responsabilité (2).

458. — Que faut-il entendre par « faits »? Ce mot pourrait être pris dans un sens large. Il comprendrait tous les actes juridiques, contrats ou quasi-délits (3). Cependant, la loi en l'opposant à l'expression « engagements » l'a restreint à tout ce qui ne rentre pas dans ce terme, tout en donnant à cette double expression la portée de couvrir toutes les obligations nées de contrats, quasi-contrats, délits et quasi-délits (4).

459. — L'équipage et autres préposés. — La loi porte que l'armateur est responsable des faits de l'équipage « et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives ». Ce texte est celui du Congrès de Bruxelles de 1888. Il élargit la notion de l'équipage.

Le capitaine est responsable de tous ceux qu'il emploie (5). Ceux qui ont charge du navire sont présumés au service de l'armement (6).

Le lien de préposition doit être civil pour qu'il y ait responsabilité civile. Le capitaine d'un navire, même de type commercial, investi d'une mission purement politique, n'est pas un préposé civil (7).

En droit anglo-saxon, la question de préposition ne se pose pas.

(1) Comm. Anvers, 23 janv. 1865, *Jur. Anv.*, I, 68. — Droit allemand, même situation. Cf. BÖYENS, art. 485, p. 179.

(2) Cf. n° 449.

(3) Rapport de MM. Hennebicq et Sieveking au Congrès de Venise. — Cf. *Doc.*, p. 492.

(4) *Id.*, p. 499.

(5) Actes du Congrès, p. 295 et s.

(6) AUTRAN, *Code de l'abordage*, p. 443.

(7) *Civ. Brux.*, 2 janv. 1897, *R. I. D. M.*, XII, p. 537.

C'est le navire qui est coupable et l'armateur est frappé comme propriétaire ou quasi-propriétaire d'un bâtiment fautif (1).

460. — Droit comparé. — Le droit commun de tous les pays (2) rend le commettant responsable des actes de ses préposés accomplis dans ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions. Les gens de mer, et spécialement le capitaine, sont des préposés.

C'est ce qu'affirme le *droit français* en disant que « tout propriétaire de navire est responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ». Tout un groupe de législations suit ce texte (3) qui prête le flanc à une double critique : il ne semble concerner que les actes du seul capitaine, et l'expression « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition » est vague. Le Code espagnol mérite le même reproche (4).

Certaines lois ajoutent avec raison les actes de l'équipage à ceux du capitaine (5), mais, sauf la Belgique, elles ont le tort de ne pas restreindre la responsabilité aux actes accomplis par les gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions. Les actes du capitaine substitué y sont compris, mais, dans quelques pays (6), cette responsabilité perdure, même si la substitution était prohibée.

Il existe des restrictions à cette responsabilité dans plusieurs législations. Ainsi, en Argentine, les armateurs ne sont pas responsables des faits illicites commis en fraude par les chargeurs, bien que les dits actes aient été accomplis au vu et avec le consentement du capitaine, sauf la responsabilité personnelle de ce dernier. Dans ce cas, pourtant, le capitaine est bien en faute (7). De même qu'en Argentine (8), en Costa-Rica (9), Pérou (10), Mexique (11), les abus

(1) AUTRAN, op. cité, p. 444. — Cour de l'Ohio, 6 avril 1899, *R. I. D. M.*, XV, p. 241. — DESJARDINS, t. V, p. 94.

(2) Cf. nos 138, 152 et s., 158.

(3) Egypte, art. 30; Grèce, art. 216; Haïti, art. 213; Hollande, art. 321; Monaco, art. 179; Turquie, art. 30; République Dominicaine, art. 216; République Argentine, art. 878; Venezuela, art. 493.

(4) Art. 586. — CATTIER, p. 53.

(5) Belgique, art. 46; Chili, art. 865; Guatemala, Honduras, San Salvador, idem; Italie, art. 491, Roumanie, art. 591.

(6) Chili, art. 874; Guatemala, art. 752; San Salvador, art. 795; République Argentine, art. 878.

(7) CATTIER, p. 55.

(8) Art. 893. — (9) Art. 570. — (10) Art. 592. — (11) Art. 673.

et excès du capitaine et de l'équipage ne retombent pas sur l'armateur. Au Chili (1), la responsabilité de l'armateur cesse : 1° si les faits du capitaine et de l'équipage n'étaient pas relatifs au navire et à l'expédition ; 2° si le demandeur en responsabilité a été complice des faits du capitaine ou de son équipage ; 3° si les faits du capitaine constituent une infraction aux obligations que, pour des raisons d'intérêt public, la loi lui impose en sa qualité de chef du navire.

De même, le droit anglais connaît des hypothèses dans lesquelles, sauf faute personnelle, l'armateur est déchargé légalement de toute responsabilité (2).

Les lois allemande et scandinave ont une définition à la fois large, précise et simple des actes dont répond l'armement : « L'armateur, dit l'article 485 du Code allemand, est responsable du dommage causé à un tiers par la faute d'une personne de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions. » D'après les lois scandinaves, il est responsable même de celui qui, sans appartenir à l'équipage, fait le service du navire comme préposé de l'armateur ou du capitaine ou exécute de cette manière un travail à bord (3).

La preuve du lien de préposition n'est en général pas nécessaire. Le dommage du personnel de mer est dommage causé par le navire. Ceux qui le dirigent sont, par le fait de leurs actes nautiques, au service du bâtiment, et, par conséquent, agents de la fortune de mer (4).

461. — Faut-il distinguer les fautes de navigation et celles de gestion commerciale? — En *droit belge*, rien n'autorise cette distinction. L'article 7 de la loi de 1879, conforme sur ce point à l'article 216 du Code français de 1807, parlait des faits du capitaine « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ». Déjà, ce texte laissait peu de place à une controverse. Mais il y avait cependant des décisions réservant formellement cette responsabilité aux fautes de navigation, et laissant, sous l'empire des règles du droit commun du mandat, les faits du capitaine relatifs à la gestion commerciale du navire (5).

La loi de 1908, par son article 46, tranche expressément ce point.

(1) Art. 876. — Idem, Guatemala. Honduras et San Salvador. — CATTIER p. 55 — (2) Cf. n° 482. — (3) Art. 8.

(4) Cf. Droit anglais. — AUTRAN, *Code de l'abordage*, p. 444.

(5) THIÉBAUT, *Responsabilité des propriétaires de navires*, p. 133 et s.

Il porte que le propriétaire de navire est responsable des faits du capitaine et des engagements contractés par ce dernier « dans l'exercice de ses fonctions ». Bien que les travaux préparatoires soient muets sur la portée de cette modification, elle est par elle-même significative. En effet, les actes d'arrimage, de déchargement ou de réception des marchandises dépendent des fonctions exercées par le capitaine.

En *droit comparé*, et tout d'abord en droit français, la question peut être encore controversée cependant, nous croyons qu'elle ne fait aucun doute et doit être tranchée dans le même sens que ci-dessus (1).

En *droit allemand*, la règle est la même. Tout fait du personnel de bord dans l'exercice de ses fonctions, engage la responsabilité de l'armateur. D'autre part, la fortune de mer répond seule des actes du capitaine, dans l'exercice légal de ses fonctions, soit qu'il agisse en personne, soit par substitués, commissaire de bord, agents, courtiers (2).

En *droit anglais*, il en est différemment. Certes, l'armateur est responsable de tous les actes de son mandataire, le capitaine dans l'exercice de ses fonctions. Mais, pour l'application de la limitation de responsabilité, la loi anglaise n'admet cette limitation que, notamment, pour *improper navigation or management of the ship*. ce qui exclut les actes qui ne concernent pas le navire et sa direction, c'est-à-dire ce qui n'est pas faute nautique, par exemple l'arrimage (3). Rappelons que le droit anglais ne défend pas les fautes contractuelles par une limitation de responsabilité (4).

Il est certain que c'est surtout pour des fautes de navigation lésant des tiers que la responsabilité et surtout la limitation de cette responsabilité sont importantes. L'assurance est si généralisée de nos jours dans le monde des armateurs, qu'elle réduit fortement l'intérêt de l'abandon dans les autres cas. M. Gustchow, en Allemagne, M. Williams, en Angleterre, ont été jusqu'à proposer de supprimer la responsabilité en matière de fautes des préposés causant abordage, idée

(1) THIÉBAUT, *Responsabilité des propriétaires de navires*, p. 135 et s. — DALLOZ, *Suppl.*, v^o *Droit maritime*, n^o 291. — DE VALROGER, t. 1^{er}, n^o 236.

(2) Art. 485, Code comm. — SCHAPS, art. 486, p. 85, note 11.

(3) Acte de 1900, 63 et 64 Vict. «Principes du droit commercial anglais», par GOLDSCHMIDT et SCHNEIDER, *L. C. d. M.*, p. 346. Il ne s'agit pas ici, bien entendu, de la faute contractuelle. — CARVER, n^o 101.

(4) Cf. n^o 482.

hardie, non sans justesse (1), mais qui est en désaccord avec les législations positives.

462. — Des lésions corporelles. — La loi belge ne distingue pas; tous dommages aux personnes ou aux biens y sont également compris. Cependant, l'appréciation de la faute personnelle de l'armateur, notamment en ce qui concerne l'innavigabilité, doit être plus stricte et plus sévère en ce qui concerne les personnes qu'en ce qui concerne les biens. La loi belge sur les transports par chemins de fer exclut expressément toute limitation de responsabilité pour les personnes (2). L'Angleterre fait un traitement spécial aux victimes de lésions corporelles (3).

Cette question a été vivement discutée aux conférences de Venise et de Brême et l'accord n'a pu se faire entre les délégués. Elle a été, de même, portée par M. Standaert à la Chambre des représentants lors des travaux préparatoires de la loi belge, et le débat, très intéressant, s'est terminé par le retrait de son amendement tendant à majorer le forfait en matière d'accidents de personnes.

A notre avis, la question des accidents en matière de transports ne peut recevoir qu'une solution analogue à celle des accidents du travail. Le transporteur ne peut pas se dégager de sa responsabilité, même par *negligence clause*. L'ordre public s'y oppose. Mais on pourrait craindre que la charge qui pèserait sur les armements de ce chef ne devienne trop pesante pour eux. C'est à la loi qu'il revient de leur assurer une compensation. On a proposé le forfait (4), comme pour les accidents du travail. C'est une solution qui, à notre avis, doit se compléter par un système d'assurance obligatoire. Il existe dans les meilleures législations pour tous ceux qui louent leurs services à l'armateur et sont transportés par lui à ce titre. Pourquoi traiterait-on différemment un passager et un steward? Au contraire, celui qui fait profession de naviguer doit être mieux instruit des risques qui le menacent qu'un terrien qui fait la traversée d'un détroit. Cependant on l'assure d'office. D'autre part, il nous paraît

(1) Conférence de Hambourg, 1902. Compte rendu, p. 19 et s.

(2) Art. 17 de la loi du 25 août 1891.

(3) Cf. no 482.

(4) Cf. les travaux préparatoires à la Conférence de Brême, 1909, et le compte rendu des débats. — Cf. spécialement l'étude de M. Dionoboutis, professeur à l'Université d'Athènes.

juste de mettre à la charge du passager le montant de la prime d'assurance.

Ce système suppose évidemment qu'en l'absence d'assurance valable, l'armateur demeure personnellement et terrestrement responsable.

463. — **Contrebande du capitaine.** — Le principe n'est pas douteux. Le propriétaire est responsable. En vain on prétendrait que le capitaine n'est plus dans l'exercice de ses fonctions (1). Mais le capitaine peut discuter vis-à-vis du fisc, comme l'armateur même, l'existence d'une responsabilité civile, au cas où sa bonne foi aurait été surprise par un chargeur (2).

464. — **Les faits du pilote.** — Le capitaine, en *droit belge* ou *français*, ne perd jamais la responsabilité de la direction nautique. Il n'y a pas à distinguer entre le pilotage obligatoire et légal, et le pilotage volontaire. Dans les deux cas, le pilote ne peut monter à bord sans avoir été engagé par le capitaine (3). Le pilote est ainsi un membre momentanément de l'équipage, et, à ce titre, il dépend du capitaine et le propriétaire répond de ses actes (4). Le pilote est un simple conseiller du capitaine, un guide, « une carte marine parlante » (5). L'article 251 *in fine* de la loi belge consacre expressément ce principe (ancien art. 228).

465. — **Droit comparé.** — La solution du droit français prévaut dans tous les pays, sauf les très importantes exceptions qui suivent : Le droit *anglais* exonère l'armateur de toute responsabi-

(1) Pau, 2 juill. 1886, *R. I. D. M.*, II, p. 402. — DE VALROGER, n° 236, t. 1er.

(2) Cass. fr., 23 janv. 1885, rapp. par THIÉBAUT, p. 86.

(3) Règlement de 1863, art. 35.

(4) Cf. n° 459. — Douai, 25 mars 1889, *R. I. D. M.*, V, p. 20; — Saint-Brieuc, 9 mai 1889; — Rennes, 12 févr. 1890, *Id.*, VI, p. 247. — DE COURCY, *R. I. D. M.*, III, p. 128. — *Contra* : Comm. Seine, 26 mars 1887, *Id.*, III, p. 33.

(5) En *Angleterre*, en cas de *compulsory pilotage*, la responsabilité du navire cesse, *Merch. Ship. Act*, trad. from., art. 633, p. 325. — Même solution en *Italie* et en *Allemagne*, BÖYENS, p. 156. — Au *Danemark* on distingue entre les cas de pilotage obligatoire et libre. So-og *Handelrecht*, 19 mars 1883, *R. I. D. M.*, I, p. 182. — En *Egypte*, même solution qu'en *Droit belge*. — Cf. *Alexandrie*, 22 août 1890, *Id.*, VII, p. 340. — DE COURCY, t. II, p. 105.

lité (1) quand il y a *compulsory pilotage*. Il en est ainsi, en Angleterre, quand l'emploi du pilote est réglementairement et pénalement imposé, ou que le navire est frappé de la taxe, qu'il y ait emploi réel de pilote ou non (2). Le droit *allemand* estime, lui aussi, que l'armateur ne peut être tenu des fautes d'un préposé qu'il n'a pas choisi (3), mais le pilote doit être effectivement à bord (*Zwangslotsen*). Aux *Etats-Unis*, il en est de même, mais il y a controverse sur le point de savoir si le pilote, pris à bord, et payé moitié prix pour ne pas commander, exonère néanmoins l'armement des fautes de navigation (4). Le *Portugal* et la *Suède* sont à joindre aux précédents (5).

Dans le canal de Suez, de même que sur le Danube, il y a pilotage obligatoire, mais le pilote ne prend pas le commandement; c'est un simple conseiller. Aussi, l'armement est responsable (6).

466. — Navire remorqué et navire remorqueur. — La loi étant muette, il faut distinguer la navigation maritime et la navigation d'intérieur, le tonnage et les qualités nautiques des navires.

Dans la navigation intérieure, le remorqueur constitue en général l'élément important, non seulement au point de vue de la force motrice, mais de la manœuvre. Les bateaux qui le suivent et qui forment une traîne suivent tous ses mouvements. Aussi, sauf convention contraire, soit expresse, soit tacite, le remorqueur ayant la direction de la traîne en a la responsabilité (7).

Que décider pour le remorquage maritime? Généralement, on est d'avis que le remorqueur dépend du remorqué. Cependant, le nombre croissant de chalands maritimes ou naviguant dans des fleuves à marée peut mener les tribunaux à leur appliquer les règles de la navigation d'eau douce.

On pourrait objecter à ce système qui s'appuie sur la réalité des faits en matière de navigation, que le remorqueur, en vertu des prin-

(1) Art. 633 du *Merch. Ship. Act* de 1894.

(2) MARSDEN, *Collisions at sea*, ch. X. — Cf. le tableau des services de pilotage dans les ports anglais, qui s'y trouve reproduit avec leur caractère obligatoire ou non.

(3) LEWIS et BÖYENS, art. 481, p. 157. — Cf. l'indication du caractère du pilotage dans les principaux ports allemands.

(4) PARSONS, t. II, p. 110, 117.

(5) Au *Portugal*, art. 492; en *Suède*, § 8.

(6) MARSDEN, ch. X, p. 217.

(7) Brux., 12 janv. 1895, *Jur. Anv.*, I, p. 153.

cipes généraux du droit, doit être présumé au service du remorqué et que celui-ci est toujours responsable des faits de son préposé (1). En règle générale, en matière de navigation sur mer, aucun usage ne doit primer la loi. Mais celle-ci doit cependant céder devant les circonstances spéciales qui, par un accord tacite, donnent au remorqueur la direction soit d'un bateau d'intérieur, soit d'une traîne. Si ces circonstances spéciales, loin d'être une exception, sont courantes, elles constituent un usage qui doit être préféré, conformément aux règles sur l'interprétation des contrats, en l'absence de convention expresse, à l'application stricte de la loi (2). Le navire remorqué a son recours contre le remorqueur si ce dernier est en faute. A qui incombe la preuve de cette faute? Au remorqueur qui n'a pas exécuté son obligation et qui doit prouver le cas fortuit, la force majeure ou le fait d'un tiers (3).

Ce qui précède est incontestable en matière de navigation intérieure.

Dans la navigation maritime, au contraire, le remorqueur ne fait, en général, que prêter sa force motrice à un navire d'un tonnage considérable par rapport au sien (4). Il aide à la marche et, comme le pilote, est considéré comme faisant momentanément partie de l'équipage du navire remorqué, qui est responsable de son fait.

S'il y a une traîne, comme toute traîne forme un tout indivisible, les différents propriétaires sont indivisiblement responsables, sauf si l'un des capitaines a exercé le commandement général, auquel cas ils ont tous un recours contre le propriétaire de ce navire.

Telle est la tendance dominante et l'usage, notamment à Anvers (5). Mais la jurisprudence recherche en réalité dans chaque cas qui a eu le commandement effectif (6).

Dans le service de la traîne à Ostende et à Nieuport, le patron du remorqueur commande les manœuvres du remorqué (7).

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 191.

(2) Anvers, 14 oct. 1897, PAND. PÉR., 1899, n° 652.

(3) Art. 1148 et 1302 du Code civ. — LYON-CAEN et RENAULT, idem.

(4) Brux., 12 janv. 1895, *Jur. Anv.*, I, p. 153; — Anvers, 20 sept. 1894, *Jur. Anv.*, 1895, p. 384; — Brux., 25 janv. 1887, *J. T.*, col. 168. — *Contra* : Brux., 30 oct. 1901, *Mouvement maritime*, p. 1312; — Cass. fr., 30 nov. 1891, *R. I. D. M.*, VII, p. 641. — Cf. aussi PAND. B., v° *Remorquage*, n°s 35 et s.

(5) PAND. B., v° *Abordage de navires*, n°s 44, 45.

(6) Brux., 12 janv. 1895, PAND. PÉR., n° 1340; — Anvers, 16 janv. 1896, *Id.*, n° 1481; — Brux., 4 mai 1898, *Id.*, 1899, n° 337.

(7) Art. 9, arrêté 17 juill. 1884; art. 10, arrêté 31 janv. 1905. — PAND. B., v° *Remorquage*.

En droit anglais, la règle est que *the tug is the servant of the tow*, c'est-à-dire que le remorqueur obéit au remorqué. L'un a la force motrice (*motive power*), l'autre la direction (*governing power*). Mais cette règle peut se trouver démentie par les circonstances. Si le remorqueur a, en fait, non seulement la force motrice, mais la direction, il est responsable (1).

En général, on considère *tow* et *tug* comme constituant un seul navire, et les tiers peuvent s'en prendre à eux solidairement, ou mieux, indivisiblement.

En droit allemand, on présume, en général, que le remorqueur est au service du remorqué (2), mais le point de vue est le même que celui du droit anglais (3). La traîne forme un tout indivisible.

Aux *Etats-Unis*, le remorquage en fleuve ou sur le littoral se faisant fréquemment par de puissants remorqueurs traînant un grand nombre de barges et de chalands, la responsabilité a souvent été rejetée sur le remorqueur. Un arrêt de la Supreme Court résume admirablement la question (4) : Il y a des cas, dit-il, dans lesquels *tug* et *tow* sont responsables tous les deux, quand les deux équipages s'unissaient dans la manœuvre et la direction, et quand tous deux se trouvaient fautifs. Il y en a où le remorqué (*tow*) est seul responsable, quand le remorqueur ne sort pas de son rôle de simple force motrice et que le remorqué a le commandement. Mais quand le remorqueur (*tug*), bien conditionné pour l'entreprise, muni d'un capitaine et d'un équipage, conduit un bâtiment sans capitaine et sans personnel, ou même muni d'un équipage, c'est lui qui sera responsable.

Il s'agit ici de savoir, de même qu'en droit belge, qui a la direction. Ce point de vue paraît beaucoup plus juste que le système anglo-allemand de l'unité de la traîne.

Ils se sont rencontrés au Congrès d'Anvers de 1888 sans que les discussions aboutissent à une solution nette (5).

467. — Des actes des passagers. — L'armateur n'en est pas responsable. Il n'en a pas toujours été ainsi : Dans la *Synopsis*

(1) MARSDEN, *Collisions at sea*, p. 176.

(2) SCHAPS, § 481, note 2.

(3) BÖYENS, t. 1er, p. 160.

(4) MARSDEN, p. 180 et les espèces citées, intéressantes.

(5) Actes du Congrès, p. 300 et s.

minor (§ 15) et le *Procheiron* (II, 11, § 2), on décide que si les passagers et l'équipage naviguent sans pilote, ils sont responsables de la perte du navire envers le propriétaire, et on va jusqu'à tenir pour responsables de cette faute les seuls passagers.

De nos jours, il n'y a plus entre lui et les passagers aucun lien de droit entraînant sa responsabilité pour leur fait. Il peut se faire cependant que pareille responsabilité vienne indirectement à naître, si, par négligence, le capitaine a laissé un passager commettre un fait dommageable, mais alors fait et faute ne concernent pas les rapports entre passager et propriétaire, mais uniquement les faits du capitaine (1).

Il en est généralement ainsi dans toutes les législations (2).

468. — **Faits du capitaine ou de l'équipage lésant notamment les gens de mer.** — Le propriétaire responsable du fait des matelots l'est-il pour les dommages causés par eux à d'autres matelots? En *droit belge*, nous sommes, à cet égard, sous le régime du droit commun. Si le lésé prouve la faute du préposé, l'armateur en sera responsable comme commettant. Mais il existe un vaste domaine, celui du risque professionnel, où la preuve de la faute du patron est impossible. La loi sur les accidents du travail ne s'étend pas à l'industrie maritime (3).

On pourra, dans certains cas, soutenir la thèse de la faute contractuelle. Il est des obligations dont l'inexécution oblige l'armateur à prouver sa libération. On en a jugé ainsi en ce qui concerne les blessures causées par des engins du navire. On a, à cette occasion, appliqué, il est vrai, l'article 1384 qui édicte la responsabilité du propriétaire des choses inanimées, obligation légale et non pas contractuelle, mais qui restreint également le propriétaire à prouver sa libération.

Une grave controverse s'est élevée sur ce point. Il s'agit des théories modernes sur la responsabilité sans faute (4) et de l'application que l'article 1384, alinéa 1^{er}, en aurait tentée. Les uns soutien-

(1) JACOBS, n^o 65.

(2) Droit allemand, même solution. — SCHAPS, *Das deutsche Seerecht*, § 485, Ann. I. — GOLDSCHMIDT, *G. Z.*, t. XXIII, p. 337.

(3) Cf. nos 392 et s.

(4) H. ROLIN, « De la responsabilité sans faute », *Rev. dr. intern.*, t. VIII, 1906, p. 65.

ment que rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut impunément nuire à un autre, et que les choses que l'on a sous sa garde sont égalées aux personnes dont on doit répondre (1). Le propriétaire est en faute par le fait du dommage et ce par une présomption légale. D'autres soutiennent que cette présomption n'a d'autre effet que de déplacer le fardeau de la preuve (2). On a appliqué ces principes au dommage causé par une épave (3). Une jurisprudence plus considérable s'est attachée au système de la faute du gardien. Le demandeur doit prouver la négligence du propriétaire-gardien. C'est le droit commun de l'article 1382 (4). Cependant, la Cour de cassation a par deux fois tranché la question et a adopté une solution mixte. Tout en affirmant que le demandeur doit prouver une faute ou négligence, l'avis de M. l'avocat général Edmond Janssens se rallie, en réalité, à une variante du système de preuve renversée. « Trois thèses principales, dit-il, ont été suivies tour à tour : 1^o la responsabilité est encourue du moment où il est établi que le dommage a été causé par la chose, sans qu'il soit besoin de démontrer soit le vice de la chose, soit la faute du gardien ; 2^o cette responsabilité n'existe que si le gardien a commis une faute ; mais l'article 1384, § 1^{er}, établit, quant à cette faute, une présomption légale ; 3^o cette responsabilité ne peut être prononcée que si la victime de l'accident causé par la chose démontre l'existence d'une faute dans le chef du gardien. Nous pensons, nous, que cette responsabilité n'est encourue que si le demandeur établit l'existence d'un vice de la chose qui a causé le dommage (5). »

La véritable portée de l'article 1384, suivant lui, la voici : « Quand la partie lésée base son action sur l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, en tant qu'il consacre la responsabilité à raison du fait des choses qu'on a sous sa garde, elle doit établir le vice de la chose et prouver que ce vice est la cause du dommage. Rien de plus, rien de moins. Elle ne doit justifier d'aucune faute dans le chef du gardien. Si cette preuve est faite, le défendeur ne pourra échapper à la responsabilité qu'en prouvant le cas fortuit ou la force majeure. »

(1) SAINTELETTE. — Cf. PAND. B., *vo Responsabilité des choses inanimées*, nos 6 et s.

(2) PAND. B., *vo Responsabilité des choses inanimées*, nos 21 et s.

(3) Anvers, 13 juin 1883, *Jur. Anv.*, p. 192 ; — Bruges, 10 déc. 1888, *Pas.*, 1889, p. 166.

(4) PAND. B., *verbo citato*, nos 27 et s.

(5) PAND. B., *verbo citato*, nos 57 et s.

L'arrêt de cassation, dont la rédaction n'est cependant pas aussi claire que le texte des considérations du ministère public, a consacré la même thèse. Dans l'état actuel de la jurisprudence, la responsabilité du fait des choses inanimées se distingue donc de la responsabilité ordinaire de l'article 1382, en ce qu'elle ne comporte pas la preuve d'une faute, mais seulement d'un vice de la chose qui emporte nécessairement faute si le gardien n'établit pas le cas fortuit ou la force majeure. La Cour de cassation a depuis maintenu cette manière de voir en décidant que la responsabilité du fait de la chose que l'on a sous sa garde est subordonnée à la preuve du vice de cette chose (1).

En France, la même controverse existait. On avait songé à appliquer l'article 1386 sur la ruine d'un bâtiment, mais cet article ne s'applique pas aux meubles. Le navire n'est pas un immeuble (2). Quant à l'article 1384, la jurisprudence était divisée. Elle admettait en général que ce texte faisait peser sur le propriétaire une obligation légale dont il devait se justifier (3). En matière maritime, on distinguait si le vice de la chose existait avant le départ; dans ce cas, le propriétaire de navire était responsable (4); ou bien s'il était né au cours du voyage par une négligence d'entretien incombant au personnel de mer, alors le propriétaire n'était pas responsable (5). Cependant, des décisions se placent à un autre point de vue et distinguent s'il y a eu négligence de l'armateur ou non. S'il a pu contrôler les actes du capitaine, s'il les a ratifiés expressément ou tacitement, il est responsable (6).

Ce dernier système semble dominer en *droit allemand*. L'article 486 de la loi maritime, alinéa 3, édicte la limitation de responsabilité

(1) Cass., 15 févr. 1906, PAND. PÉR., n° 753.

(2) Cass. fr., 19 avril 1887, DALL. PÉR., 1888, I, 27.

(3) Cass. fr., 16 juin 1896, SIREY, 1897, I, 17; — Id., 30 mars 1897, Id., 1898, I, 65; — Cass., 16 nov. 1848, R. I. D. M., XIV, p. 329.

(4) Cass., 16 janv. 1895, R. I. D. M., X, p. 561; — Marseille, 30 juill. 1898, Id., XIV, p. 377; — Aix, 31 oct. 1899, XV, p. 311.

(5) Cass. fr., 12 oct. 1892, R. I. D. M., VIII, p. 277; — Havre, 22 janv. 1894, Id., X, p. 66.

(6) Cf. note sous Havre, 7 mai 1901, R. I. D. M., XVII, p. 86; — Cass. fr., 2 juin 1886, Id., II, p. 132; — Rouen, 13 août 1886, Id., II, p. 304; — Bordeaux, 4 juin 1894, Id., X, p. 192; — Cass., 3 mars 1897, Id., XII, p. 657; — Id., 9 nov. 1898, Id., XIV, p. 321; — Poitiers, 19 déc. 1898, Id., XIV, p. 468; — Marseille, 1^{er} juin 1900, Id., XVI, p. 213; — Aix, 21 janv. 1901, Id., XVI, p. 640; — Cass., 2 avril 1901, Id., XVII, p. 5.

pour les fautes quasi délictuelles du personnel de mer seulement. Les fautes personnelles de l'armateur, même par ratification tacite de la faute d'autrui, l'engagent indéfiniment. Il faut entendre par faute personnelle celle que commettent les personnes physiques que représentent l'armement, par exemple les administrateurs d'une société anonyme (1). Les sous-ordres, mandataires accessoires, comme les courtiers et agents, n'engagent l'armement que pour leurs contrats et les suites qu'ils comportent. En *Angleterre*, il faut que l'armateur ait eu connaissance du vice (2). Aux *États-Unis*, des décisions exigent, pour sa libération, qu'il ait apporté dans sa surveillance une vigilance suffisante.

En matière de fautes contractuelles, la *loi allemande* édicte la responsabilité personnelle de l'armateur en cas de garantie spéciale donnée au contrat ou en cas de faute personnelle commise dans l'exécution du contrat. Le *droit nord-américain* exige également une faute personnelle (*privity*) ou, tout au moins, connaissance de l'acte juridique entraînant garantie (*knowledge*) (3).

469. — Prescription en cas de délit. — Si la faute commise est délictuelle, l'action publique se prescrit par trois ans (4) en cas de délit proprement dit, dix ans en cas de crime, et six mois en cas de contravention.

Parmi les causes d'interruption de prescription, il faut signaler la reconnaissance même tacite que le débiteur fait de la faute commise (5).

En vertu de la nouvelle loi (6), en cas d'abordage, l'action née du dommage aux personnes et aux choses se prescrit par un an après l'événement.

Les actions nées d'un accident du travail (7) se prescrivent par trois ans.

En *France*, la prescription est de trois ou de dix ans selon que le fait est délit ou crime, sinon elle est trentenaire.

(1) LEWIS et BÖYENS, art. 486, n° 28.

(2) IDEM, note.

(3) WHEELER, *Modern law of carrier*, p. 29, 30.

(4) Procédure pénale, loi de 1878, art. 20 et s. — En *France*, art. 2. 637, 638, Code instr. crim.

(5) Cass. fr., 3 juin 1893. — THIÉBAUT, op. cité, p. 77.

(6) Art. 259. — Cf. n° 402.

(7) Loi de 1903.

En *Allemagne*, l'action quasi délictuelle dure trois ans à dater de la connaissance du préjudice et de l'identité de l'auteur, sinon la prescription est de trente ans. Aux *États-Unis*, la prescription dépend des lois locales. Dans beaucoup d'États elle est de deux ou de trois ans. En *Angleterre*, la prescription est de six ans, en cas de mort, un an après le décès. En *Grèce* et en *Hollande* elle est de trente ans. En *Norvège*, le délit se prescrit par trois ans, le crime par dix ans.

470. — **Tribunal compétent.** — Le louage de services n'est pas d'ordinaire le titre d'obligations commerciales. Il a fallu une disposition spéciale de la loi pour instituer la compétence consulaire (1). En *France*, cette compétence s'étend aux suites des blessures et de la mort (2). En *Belgique*, la loi du 27 mars 1891 réserve aux tribunaux civils les contestations ayant pour objet la réparation d'un dommage causé soit par la mort d'une personne, soit par une lésion corporelle ou une maladie.

Ratione loci, le tribunal compétent est d'ordinaire celui de l'armement. Celui du lieu où le fait s'est passé a également le droit de juridiction.

§ 3. — LES ENGAGEMENTS.

471. — **Aperçu historique.** — Nous avons déjà retracé d'une manière générale l'évolution historique de l'armement, dans l'introduction (3), d'une manière spéciale, au point de vue des faits du personnel dans le paragraphe précédent (4). Nous nous référons à ces explications, où nous avons incidemment parlé des engagements du capitaine. Nous avons noté la situation de la commande et de la colonne où le *patronus* s'engageait ostensiblement, indéfiniment, et les autres jusqu'à leur part (5). Le droit méditerranéen porte des traces nettes de cet état de choses.

Le Consulat de la mer disait : « Aucun parsonnier n'est tenu de rien rendre à celui qui aura prêté, puisque le navire est rompu et perdu. Le parsonnier y perd assez, puisqu'il y perd sa part (6). »

(1) Art. 633 du Code de 1808 ; art. 3 de la loi belge de 1872.

(2) THIÉBAUT, op. cité, p. 79.

(3) Cf. nos 9 et s. — (4) Cf. n° 455. — (5) Cf. nos 17 et s.

(6) Ch. CXCIV et CCXXXIX.

Le règlement de Valence (1) contient une disposition analogue : « Le patron, dit-il, n'a pas pouvoir d'obliger les biens de terre des parsonniers sans procuration. » Le statut de l'office de Gazarie, à Gênes (2), est dans le même sens, et Casargéis (3), ainsi que Emerigon (4), réputent que la réalité de l'obligation des quirataires est l'expression d'une coutume universelle en Italie et à Marseille.

Dans le droit de la Baltique et de la mer du Nord (5), la responsabilité est également bornée au navire dans le très ancien droit, comme dans le droit des Pays-Bas, qui affirme énergiquement au XVI^e siècle la théorie de l'abandon (6).

Les législations des XVIII^e et XIX^e siècles hésitaient encore à le consacrer (7), de même qu'au début du XIX^e siècle le Code de Naples et le Code espagnol de 1829 (8). L'Angleterre n'est entrée dans cette voie qu'après les autres, et seulement pour les faits du personnel de mer, jamais pour les engagements (9).

C'est seulement depuis la Renaissance que l'idée de la préposition du capitaine par l'armement s'est affirmée avec la réapparition de l'*actio exercitoria* (10) et que, au système de la commande qui mettait le *patronus* en pleine lumière et laissait les « parsonniers » dans l'ombre, a succédé le principe tout opposé du droit romain, qui met l'armateur au premier plan et réduit le rôle du capitaine à celui d'un agent de l'armement. Le droit des Pays-Bas, avec le célèbre commentaire de Peckius, a donné, au XVI^e siècle, le signal de cette nouvelle orientation (11).

Le capitaine agissant ès qualité est un mandataire et, comme tel, ne s'oblige pas personnellement. En droit romain, le *magister navis* s'engageait concurremment avec l'*exercitor*, à moins qu'il n'eût expres-

(1) Milieu du XIV^e siècle.

(2) Milieu du XV^e siècle, ch. XCV.

(3) I, p. 8. — (4) II, p. 454.

(5) Cf. n^o 19. — (6) Cf. nos 22 et s., 30.

(7) Code prussien de 1794, art. 1525-1529.

(8) Art. 621-622.

(9) DE SÈZE, « Etude sur la responsabilité des propriétaires de navires et sur le prêt fait au capitaine au cours du voyage », *Revue pratique*, 1880, t. XLVIII, p. 1, 232, 523; 1881, t. XLIX, p. 129, 220; 1882, t. L, p. 135, 249, 455.

(10) L. I^{er}, § 7. *De exerc. actione*.

(11) « Igitur præpositio dat certam legem contrahentibus, cujus limites egredi non licet. Porro quamvis nulla contra exercitorem actione contrahentes juvari possint, cum ipso tamen magistro experiri non prohibentur, qui dolo contrahentem circumvenit. (PECKIUS, *de exerc. actione*.)

sément exclu sa responsabilité. Les tiers avaient le choix entre les deux, comme de nos jours, en droit anglais, en vertu de la *law of agency* (1). Au moyen âge, le *patronus* seul était engagé et, de nos jours, il en est encore ainsi.

En droit anglais, le capitaine est personnellement lié; c'est la règle. En droit allemand, il en est de même pour les opérations de crédit du capitaine. En droit français, le capitaine n'est engagé personnellement que pour les obligations et les devoirs que la loi lui impose (2); pour tous les autres actes, c'est un mandataire; mais il représente et la fortune de terre et la fortune de mer. Agissant ès qualités, c'est-à-dire pour tout ce qui concerne le navire et l'expédition, il engage la fortune de mer, dont il est le gérant, dès que le navire fait voyage. Telle est la règle.

Il peut, à titre exceptionnel, servir de mandataire à l'armement pour sa fortune de terre. En ce cas, il sera traité comme un mandataire de droit commun.

Parmi les transformations maritimes du XIX^e siècle, une des plus radicales est la diminution de l'activité du capitaine au point de vue des engagements. Il n'est plus guère l'agent commercial de l'armement. Celui-ci s'engage télégraphiquement par son agence maritime, composée de préposés de droit commun (3).

472. — Le propriétaire de navire est tenu des engagements contractés par le capitaine ès qualités.
— Pour les faits, le capitaine est obligé direct, l'armement est obligé indirect et à titre de commettant. Pour les engagements, au contraire, le capitaine s'efface devant l'armement comme un mandataire devant son mandant. L'armement est directement engagé.

Il s'agit, bien entendu, du capitaine de fait, c'est-à-dire de celui qui a la direction du navire. Ce pourrait être, en cas de maladie du capitaine, le second (4). D'autre part,

(1) *Dig. de exerc actione fr.* 1, § 17. — Cf. no 196.

(2) Cf. nos 276 et s. — (3) Cf. nos 211 et s.

(4) Droit allemand : les principes de la responsabilité sont tout différents en cette matière. La loi limite d'avance au navire la responsabilité des armateurs, et c'est d'abord le navire qui est tenu. — Même principe, art. 516.

il ne s'agit que du capitaine (1). Si le propriétaire est responsable des faits de l'équipage, il n'est pas responsable de ses engagements.

Enfin, la mise en cause du capitaine qui agit ès qualité suffit pour mettre en cause le propriétaire.

C'est là une dérogation apparente à la règle de procédure que nul ne plaide par procureur. La vérité est que le capitaine ès qualité représente le patrimoine de mer. Aussi le principe de l'article 7 est-il limité aux actions spéciales contre le navire. Les actions générales contre l'armement en sont exclues (2). D'autre part, le capitaine n'agit ès qualité que quand il s'agit d'un fait « relatif au navire et à l'expédition ». Les actions générales de l'armement en sont exclues (3).

Nous avons plus haut défini les pouvoirs du capitaine (4). Les engagements pris dans ces limites, par lui-même ou son substitué, n'engagent que le patrimoine de mer. L'abandon est possible. Il n'agit que *pro mare*.

473. — Quand le capitaine agit « pro mare ». — Nous avons vu antérieurement quand le capitaine agit *pro mare*. Tous les engagements pris par lui pour assurer ses obligations et la bonne fin du voyage, comme gérant, dans les limites de la loi (5), sont pris ès qualité et n'engagent que le patrimoine de mer, qui peut être abandonné. Mais les autres? S'il sort des limites légales de ses fonctions? Il peut se faire qu'il accomplisse des actes relatifs à la fortune de terre de l'armateur, bien que concernant le navire, par exemple en matière d'assurance.

(1) Rouen, 26 janv. 1880, DALL. PÉR., II, 179; — Cass. 11 juin 1845, DALL. PÉR., I, 279; — Rouen, 16 mars 1860, SIREY, II, 529.

(2) Comm. Anvers, 5 nov. 1856, *Jur. Anv.*, I, p. 338.

(3) Comm. Anvers, 8 déc. 1876, *Jur. Anv.*, 1877, I, 97.

(4) Cf. nos 274 et s. — (5) Cf. nos 274 et s.

Il agira alors *pro terra*, sans aucun doute, et engagera l'armateur indéfiniment, s'il a pu valablement l'engager. Mais s'il agit pour le navire et son expédition, agit-il *pro mare* ou *pro terra*? Si l'armateur l'y autorise par mandat spécial, il s'engage sur sa fortune de terre (1); de même, s'il a ratifié. Mais s'il n'a fait ni l'un ni l'autre? De deux choses l'une. Ou, vis-à-vis du tiers, l'engagement est valable, ou il ne l'est pas. S'il l'est, il a été pris par le capitaine ès qualité, et le tiers n'a pu vouloir plus de garanties que pour les actes ordinaires du capitaine. S'il avait entendu que ce dernier dût agir comme mandataire spécial, à lui de requérir l'intervention de l'armateur, *patronus in terra*. S'il ne l'a point fait, il a accepté n'avoir devant lui que le *patronus in mare*. Si l'engagement à l'égard du tiers n'est pas valable, rien n'existe, et la question ne peut se poser.

474. — Étendue et sens du mot « engagements ». — La loi parle des « engagements contractés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions ». Il ne s'agit ici que des obligations contractuelles. L'ancien texte portait « des engagements contractés pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ».

Le principe est conforme au droit commun. Le capitaine, préposé de l'armement, engage son commettant, sans mandat spécial, pour tout ce qui rentre dans la profession qu'il exerce. Il l'engage indéfiniment et personnellement.

Nous n'aurions qu'à nous référer aux principes généraux sur le mandat et la préposition (2), si nous ne nous trouvions déjà en présence de la question de limitation de responsabilité au patrimoine de mer. Notre article, en effet, après avoir affirmé une règle de droit commun, comporte par l'abandon une restriction considérable de cette responsabilité générale. L'abandon n'est possible que si le

(1) Brux., 8 nov. 1881, *Pas.*, 1882, II, p. 5; — Cass. fr., 7 nov. 1854, *DALL. PÉR.*, I, 437. — DESJARDINS, n° 284. — Cass. fr., 17 mai 1892, *R. I. D. M.*, VIII, p. 5.

(2) Cf. nos 138 et s.

capitaine a agi « dans l'exercice de ses fonctions ». Quelle est la portée de cette expression ?

Les travaux préparatoires sont muets à cet égard. L'article 46, introduit au dernier moment par voie d'amendement, n'a été accompagné d'aucun éclaircissement. Un point ne fait cependant pas de doute; c'est qu'il a été rédigé sous l'inspiration des travaux récents du Comité maritime international, notamment du Congrès de Venise de septembre 1907, et qu'en cette matière, comme sur beaucoup de points relatifs à la responsabilité des armateurs, le Congrès s'est inspiré du droit allemand. « L'armateur, dit-il (1), est tenu... quand la créance est fondée sur un acte (*Rechtsgeschäft*) que le capitaine a fait comme tel en vertu de ses attributions légales. » Que faut-il entendre par là ? Le droit allemand y comprend tous les actes (*Geschäfte und Rechtshandlungen*) qui se rapportent à un engagement et concernent l'armement, l'équipement, l'avitaillement et l'entretien du navire (2), et en général l'accomplissement du voyage. Rentrent dans ces limites, les transactions et reconnaissances, clauses d'adresse, répétitions d'indu, déclarations fiscales, actions en justice, plaintes, dirigées contre le navire. Quant aux actes relatifs à des chartes-parties, il n'est pas certain que le capitaine puisse renoncer ou transiger sur elles (3). Pour les actes de crédit comme pour les chartes-parties, leurs limites sont tracées par les nécessités du voyage (4). Les traites sont spécialement exclues (5) et la vente du navire strictement limitée (6).

Nous avons examiné antérieurement quelles étaient les fonctions du capitaine (7). Toutes les obligations contractées en vertu de ces attributions rentrent donc dans le cercle de l'article 46. Ce sont en général celles qui ont pour but l'accomplissement du voyage.

Nous les avons groupées en trois classes (8) : 1^o celles auxquelles ont droit les membres de la communauté nautique; 2^o celles auxquelles a droit l'armateur; 3^o celles que le capitaine doit à tous, en vertu de sa qualité d'officier public. Nous les avons, en outre, examinées à trois moments, avant le départ, pendant le voyage, à l'arrivée. De ces obligations, quelles sont celles qui rentrent dans les « engagements » dont l'armateur et le propriétaire de navire sont responsables.

(1) Art. 486. — (2) Art. 527. — (3) SCHAPS, art. 527.

(4) Art. 528. — (5) Art. 529. — (6) Art. 530. — (7) Cf. nos 274 et s.

(8) Cf. nos 274 et s.

Prenons d'abord les obligations du capitaine envers son armement. Elles sont visées par les articles 68 et suivants de la loi maritime belge (1). Le capitaine ne peut réparer ou avitailler le navire sans l'autorisation spéciale de l'armateur, s'il est sur les lieux, en personne, ou par fondé de pouvoir (2). Il s'agit de contrats. Quels sont les engagements qui rentrent dans les limites de notre article? L'armateur est sur les lieux et le capitaine exécute ses ordres. Il agit pour l'intérêt du navire et de l'expédition. Il est agent de l'armateur. La limitation de responsabilité est-elle possible? Non pas. Parce que la moindre immixtion de l'armateur l'engage sur son patrimoine de terre. Si l'armateur n'est pas sur les lieux, le capitaine peut prendre les mêmes engagements, ils se tiennent dans les limites de notre article; ils sont bornés au patrimoine de mer.

Que se passe-t-il si le capitaine use de son droit de contrainte vis-à-vis des quirataires récalcitrants (3)? L'emprunt que fait d'office le capitaine est fait pour leur compte et en leur nom propre. L'engagement a beau être pris pour la bonne expédition du navire, il n'en est pas moins contracté à leur titre personnel, c'est-à-dire sur leur fortune de terre (4).

Quant aux contrats de tout genre, et spécialement les emprunts faits en cours de voyage, hors la présence des armateurs, il n'est pas douteux qu'ils n'engagent que le patrimoine de mer. Il y a controverse à propos des emprunts faits, l'armateur présent ou représenté (5). Quant à la vente du navire, elle n'est valable qu'en cas d'innavigabilité légalement constatée et sur pouvoir spécial des propriétaires (6).

Si des obligations spéciales du capitaine vis-à-vis de l'armement nous passons à celles qu'il a, non vis-à-vis de l'armement, mais, de concert avec l'armement, vis-à-vis de la communauté nautique (7), nous trouvons là aussi des engagements dont le principal est le contrat de transport. En droit français et belge, l'abandon est, sans aucun doute, opposable aux chargeurs. L'est-il aux passagers?

La question a été controversée. On a soutenu que la souscription d'un prix de passage n'étant pas un acte de commerce, l'abandon, mode libératoire du droit commercial, ne pouvait avoir d'effet sur les non-commerçants (8). On a soutenu la même thèse en ce qui concerne

(1) Anciens art. 22 et s.; Code français, art. 232 et s.

(2) Art. 68. — (3) Art. 69, cf. n° 318. — (4) Cf. n° 318.

(5) Cf. n° 320. — (6) Cf. n° 324. — (7) Cf. n° 276.

(8) DE VALROGER, n° 260.

l'Etat (1). Les engagements contractés avec lui seraient soustraits au droit d'abandon. En termes plus généraux, la qualité des personnes avec lesquelles l'armateur contracte exerce-t-elle une influence sur les engagements du capitaine? Nullement. Ses fonctions sont tracées par des considérations qui sont indépendantes des parties avec lesquelles il se trouve en rapports. Il reste à savoir si, l'engagement étant pris conformément aux fonctions du capitaine, et liant donc le patrimoine de mer, ses suites y sont limitées ou si, en outre, l'armateur est personnellement responsable. C'est là une autre question (2).

L'engagement des marins rentre également dans les attributions légales du capitaine. Il frappe donc le patrimoine de mer. Mais, ici, un grand nombre de législations ajoutent expressément à cette garantie la garantie de la fortune de terre, par sollicitude pour les gens de mer. Il peut en être ainsi en droit belge et français en cas d'engagement par l'armement lui-même (3).

Que dire des obligations du capitaine qui se rattachent à sa mission d'autorité et de police (4)? Il n'est pas douteux que les engagements contractés par le capitaine de ce chef le sont dans l'exercice de ses fonctions.

475. — Droit comparé. — La formule de la loi française du 14 juin 1841, celle de la loi belge de 1879, qui portait que le propriétaire de navire est tenu des engagements contractés par le capitaine *pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition*, ce qui est à peu près la rédaction du Code français de 1808, se retrouve dans un grand nombre de pays (5).

Nous avons vu ci-dessus quelle était la formule large et précise du droit *allemand* (6).

En droit *anglo-saxon*, le principe de la responsabilité de l'armateur pour les engagements du capitaine dérive du droit commun sur le mandat. Elle est dans ces limites, indéfinie.

(1) DE VALROGER, n° 255; — DE COURCY, *Comm. des polices*, p. 86, Paris, 1874. — Cf. plus loin le commentaire de l'article 52.

(2) Cf. n° 497 et s. — (3) Cf. nos 476, 496, 504. — (4) Cf. nos 333 et s.

(5) Egypte, art. 30; Turquie, art. 30; Hollande, art. 321; Monaco, art. 179; Italie, art. 491; Portugal, art. 492; Roumanie, art. 501; République Dominicaine, art. 216; Haïti, art. 215; Grèce, art. 216; Venezuela, art. 493; Chili, art. 865; (idem, Guatémala, Honduras et San Salvador).

(6) Cf. n° 460.

Le droit *espagnol* limite ce mandat aux obligations contractées par le capitaine pour radouber, appareiller et avitailler le navire, toutes les fois que le créancier justifie que la somme réclamée a été employée au profit du navire (1). Le propriétaire est donc tenu seulement de ces obligations si le créancier justifie que la somme a été appliquée au navire (2). D'autres législations l'ont suivi (3).

Le principe que le propriétaire répond des obligations du capitaine est soumis à des restrictions. Dans certains pays (4), l'armateur n'est responsable d'aucun contrat fait par le capitaine dans son intérêt particulier, encore que le capitaine se serve du navire pour son exécution. Il n'est pas responsable des obligations interdites au capitaine (5) ou de celles qu'il a contractées sans observer les formalités légales (6).

Le droit *scandinave* est très large, puisqu'il affirme la responsabilité de l'armateur pour les obligations qu'il a prises lui-même ou par un tiers, relativement au navire (7).

En général, c'est le capitaine seul qui peut engager l'armateur. Les autres membres de l'état-major n'ont pas par eux-mêmes ce pouvoir. Il en est autrement quand le second remplace le capitaine qui a dû quitter ses fonctions, et dans tous les cas de substitution légale et régulière. Certaines législations (8) vont même jusqu'à faire répondre l'armateur des engagements du substitué, quand, en ce faisant, il a agi contre les ordres ou instructions.

En droit *allemand* et *scandinave*, et dans la plupart des législations, on admet que certaines personnes puissent exercer partie des attributions du capitaine, ainsi le second, le commissaire, les agents réguliers et les courtiers, et il n'y a pas à distinguer s'ils tiennent leurs pouvoirs de l'armateur même ou du capitaine (9).

(1) Art. 586. — (2) CATTIER, op. cité, p. 49.

(3) Brésil, art. 494; Costa-Rica, art. 567; Mexique, art. 671; Pérou, art. 589; République Argentine, art. 878.

(4) CATTIER, op. cité, p. 51. — République Argentine, art. 893; Chili, art. 877; Guatemala, art. 755; Honduras, art. 874; San Salvador, art. 798; Costa-Rica, art. 569.

(5) Cuba, art. 877; Guatemala, art. 755; Honduras, art. 874; San Salvador, art. 798.

(6) Chili, art. 877; Costa-Rica, art. 569; Guatemala, art. 755; Honduras, art. 874; République Argentine, art. 893; San Salvador, art. 798. — (7) Art. 7.

(8) CATTIER, op. cité, p. 51. — Chili, art. 874; Guatemala, art. 752; Honduras, art. 877; San Salvador, art. 798; République Argentine, art. 879.

(9) SCHAPS, art. 486, p. 85, note 10.

Il ne s'agit ici que du principe de la responsabilité de l'armement et non de son étendue. A ce dernier point de vue la limitation de cette responsabilité est générale (1). Cependant, il y a d'importantes exceptions. Le droit anglais n'admet guère de limitation légale pour les contrats, sauf en matière de collision à l'égard de la cargaison qui est à bord du navire responsable. Il en est de même pour le droit espagnol (2) et ses succédanés du Costa-Rica (3), Pérou (4), Brésil (5) et Mexique (6). Le droit français fait de la responsabilité illimitée la règle à laquelle il faut revenir quand il n'y a pas abandon. Le droit allemand maintient la responsabilité indéfinie de l'armateur, dans certains cas.

476. — De l'immixtion de l'armateur. — Toute intervention personnelle de l'armateur soit directe et personnelle, soit par mandataire, l'engage en vertu du droit commun, c'est-à-dire sur sa fortune de terre. Telle est la règle. Mais il se fait que des préposés, par exemple des agents, accomplissent, pour gagner du temps, dans les ports d'escale, certaines des fonctions qui reviennent normalement au capitaine, par exemple la délivrance des connaissements ou la déclaration en douane. Leurs actes n'engagent cependant que le patrimoine de mer (7). Ce sont, en effet, des substitués du capitaine, et l'usage est, sur ce point, générateur d'un mandat limité à la fortune de mer.

Mais s'ils accomplissent un service quelconque qui sort des fonctions du capitaine, par exemple s'ils achètent des marchandises pour les charger, ils ne sont plus que des préposés terrestres.

Au port d'armement, il en est toujours ainsi. Le capitaine lui-même n'est plus qu'un préposé de la fortune de terre. L'armateur, en effet, y agit directement et personnellement (8).

Il est néanmoins prudent que les sociétés de navigation qui ont des agences stipulent expressément, vis-à-vis du public, que leurs agents sont sous les ordres du capitaine. Il est à craindre, en effet,

(1) Allemagne, art. 456; Etats-Unis, 29 juin 1884, art. 18; Chili, art. 879-882; Egypte, art. 30; Grèce, art. 216; Guatémala, art. 757-760; Haïti, art. 213; Hollande, art. 321; Monaco, art. 179; République Argentine, art. 880; République Dominicaine, art. 226; Italie, art. 491; Roumanie, art. 501; Venezuela, art. 493; San Salvador, art. 800-803; Scandinavie, art. 7.

(2) Art. 586-587. — (3) Art. 567-568. — (4) Art. 589-590. — (5) Art. 494. — (6) Art. 671-672. — (7) Cf. n° 212. — (8) Cf. n° 501.

qu'il suffise d'établir les liens directs entre l'armement et l'agence, et leur indépendance vis-à-vis du capitaine, pour faire échapper des engagements à toute limitation de responsabilité (1).

477. — Droit comparé. — En droit *allemand*, la question demeure controversée. Les uns admettent que les agents soient réputés substitués du capitaine par le fait de l'exercice de leurs fonctions en cette qualité (2). Les autres restent dans la rigueur des règles de la préposition (3).

Le droit *nord-américain* exige faute personnelle ou connaissance expresse de l'armateur pour qu'il soit engagé par le fait de ses préposés, fût-ce le capitaine (4).

En *Italie*, la Cour de cassation de Turin s'est prononcée contre la limitation des actes des agents à la fortune de mer seulement (5).

478 — Des fournitures faites pour le navire. — Il faut distinguer si elles ont été faites avec ou sans immixtion de l'armateur, au port d'armement ou en escale. A terre, dans la mise en état du navire, il ne peut être question pour l'armement de n'engager que sa fortune de mer. Il suffit, en escale, que l'armateur soit présent et assiste le capitaine, soit en personne, soit par un agent, pour qu'il puisse être personnellement tenu. Au port d'armement, il n'est que plus certain qu'il engagera sa fortune de terre (6).

Par contre, si le capitaine a traité seul, il faut présumer qu'il n'a agi que comme procureur du patrimoine de mer.

Les tiers en escale (7) se garderont de fournir sans visa du capitaine.

Il y a controverse sur le point de savoir si les fournitures faites à la requête de l'affréteur-armateur engagent l'armateur propriétaire (8). Les uns y voient une dette du navire, d'autres une dette de l'expédition, selon la personne qui en a profité. Il faut distinguer suivant la nature de l'affrètement, considérer le navire comme patri-

(1) LYON-CAEN, n° 204.

(2) SCHAPS, § 486, note 11.

(3) LEWIS et BÖYENS, § 486, n° 27.

(4) WHEELER, *Modern law of carrier*, p. 29 et 30.

(5) 23 août 1887, *R. I. D. M.*, 1888-1889, 337.

(6) Cf. DE VALROGER, n° 256.

(7) Marseille, 4 août 1903. *R. I. D. M.*, XIX, p. 285.

(8) Cf. n° 77. — Cf. THIÉBAUT, op. cité, n° 41.

moine de mer géré par le capitaine et celui qui peut lui commander, dans le doute et faire de cette dette, celle de celui à qui elle profite, en envisageant avant tout la bonne foi du fournisseur.

Les délégués américains au Congrès de Venise ont proposé et fait admettre que l'armateur serait tenu sur sa fortune de terre.

479. — Responsabilité pour les quasi-contrats. — Les quasi-contrats ne sont pas visés par la loi, mais sont assurément compris dans ses termes. La double expression : « faits du capitaine et engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions » épuise tous les actes juridiques que peut accomplir professionnellement le capitaine de navire, gérant de la fortune de mer.

§ 4. — LES LIMITATIONS DE LA RESPONSABILITÉ.

A. — LIMITATION LÉGALE DE LA RESPONSABILITÉ.

480. — Aperçu général. — Jetons sur cette question un coup d'œil d'ensemble pour dégager les grands systèmes nationaux en concurrence.

La responsabilité des propriétaires de navires est soumise, dans tous les pays, à des restrictions légales dues aux risques de cette profession et à son importance nationale. Cependant, les systèmes employés pour diminuer ces risques sont profondément différents.

481. — Législation française. — Ancienne législation belge. — Système de l'abandon. — L'article 7 de la loi belge portait, en son alinéa deuxième, que le propriétaire de navire pouvait s'affranchir de sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret. La loi française (art. 216) est conçue dans les mêmes termes. L'un et l'autre texte proviennent du Code de commerce impérial de 1808 et de l'ordonnance royale de 1681 (livre II, titre VIII, art. 2).

Ces textes dérogent à un principe général, celui qu'un débiteur est, vis-à-vis de ses créanciers, tenu sur tous ses biens qui forment leur gage (art. 2092 du Code civil, art. 7 de la loi hypothécaire belge de 1851).

Ils consacrent un aspect particulier de la question de la séparation de la fortune de terre et de la fortune de mer des armateurs. La limitation de la responsabilité s'appuie sur ce principe et adopte, pour en assurer la réalisation, le moyen de l'abandon.

Ils s'appliquent : 1^o en ce qui concerne les faits du capitaine et de l'équipage (1); 2^o en ce qui concerne les engagements du capitaine (2), les uns et les autres relatifs au navire et à l'expédition.

Les créanciers du navire sont, dans ce système, soumis entièrement à l'aléa de l'aventure maritime. Si le navire arrive à bon port, leur gage demeure et l'abandon signifie quelque chose. Si, au contraire, le navire périt, l'abandon n'est plus pour eux qu'un leurre.

Ce système, qui vient des Pays-Bas et est devenu populaire par la diffusion des principes de l'ordonnance de 1681, a été adopté en Espagne, Grèce, Hollande, Italie, Portugal, Roumanie, Egypte, Argentine, Brésil, Chili, Costa-Rica, République Dominicaine, Haïti, Guatémala, Honduras, Mexique, Monaco, Pérou, San Salvador, Turquie.

482. — Système du forfait. — Angleterre. — Ici, le principe est demeuré celui du droit commun. On ne connaît pas notre séparation entre la fortune de terre et la fortune de mer. Mais cette règle a subi des vicissitudes.

En droit anglais, l'armateur était, d'après l'ancien droit, la *common law*, pareille à notre droit commun, un transporteur assumant tous les risques du transport, à l'exception de la force majeure cas fortuit ou fait de guerre (3). (*Act of God or the Queen's Enemies.*) « On conçoit aisément, dit M. Fromageot, combien une telle responsabilité est écrasante, injuste et désastreuse pour les entreprises maritimes, car elle peut entraîner la ruine totale de l'armateur, encore que le sinistre ne lui soit en rien imputable. »

Au XVIII^e siècle (4), on limita au navire et au fret la responsabilité de l'armateur en cas de perte causée par détournement ou vol à bord. Puis on étendit ces limites à tous les cas excluant la faute personnelle de l'armateur (5). Ce système fut consacré par le *Merchant*

(1) Voy. nos 455 et s. — (2) Voy. nos 471 et s.

(3) FROMAGEOT, *Code maritime britannique*, p. IX.

(4) Statut 7, GEO. III.

(5) Statut, GEO. III, ch. LXXXVI; 53, GEO. III, ch. CLIX.

Shipping Act de 1854. C'était, en somme, le système de l'abandon. En 1862, préoccupé de ne pas encourager même indirectement la mise à la mer de mauvais navires, le législateur anglais substitua au système de l'abandon une règle limitant la responsabilité à 15 livres ou 8 livres par tonne, selon les cas.

Nous donnons ci-dessous les textes actuellement en vigueur (art. 502 et s. du *Merchant Shipping Act*) (1).

(1) FROMAGEOT, *Code maritime britannique*, p. 264. — « De la responsabilité des propriétaires de navires » (*Liability of Shipowners*).

502. — Le propriétaire d'un navire ou d'une part de navire de mer britannique ne sera pas responsable, en quoi que ce soit, de toute perte ou dommage arrivant sans sa faute réelle ou sa complicité, dans les cas suivants, savoir :

i) Lorsque les colis, marchandises ou autres choses, quels qu'ils soient, pris ou placés à bord de son navire, sont perdus ou endommagés par suite d'incendie à bord du navire ;

ii) Lorsque des matières d'or, d'argent, des diamants, des montres, de la bijouterie ou des pierres précieuses, prises ou placées à bord de son navire et dont les véritables nature et valeur n'ont pas été, au moment de l'embarquement, déclarées par leur propriétaire ou chargeur au propriétaire ou capitaine du navire soit dans les connaissements, soit autrement par écrit, sont perdues ou endommagées par suite de tout vol, détournement, enlèvement ou recel.

503. — 1) Lorsque tout ou partie des événements suivants se produisent sans la faute réelle ou la complicité des propriétaires d'un navire, britannique ou étranger, savoir :

a) Lorsqu'une mort ou une blessure est causée à une personne transportée sur le navire ;

b) Lorsqu'un dommage ou perte est causé à des colis, marchandises ou autres choses quelconques à bord du navire ;

c) Lorsqu'une mort ou une blessure est causée à une personne transportée sur un autre bâtiment, par suite d'une fausse navigation du navire ;

d) Lorsqu'une perte ou un dommage sont causés à un autre bâtiment ou à des colis, marchandises ou autres choses quelconques à bord d'un autre bâtiment, par suite d'une fausse navigation du navire ;

— Les dits propriétaires du navire ne seront pas responsables au delà des proportions ci-après, savoir :

i) Pour une mort ou pour une blessure corporelle, soit isolée, soit accompagnée d'une perte ou d'une avarie causée à des bâtiments, colis, marchandises ou autres choses, une somme totale de 15 liv. st. au maximum par tonneau de jauge de leur navire ;

ii) Pour la perte ou l'avarie de bâtiments, colis, marchandises ou autres choses, soit ou non qu'il y ait, en outre, mort ou une blessure corporelle, une somme totale de 8 liv. st. au maximum par tonneau de jauge de leur navire.

2) Pour l'application du présent article :

a) Le tonnage d'un navire à vapeur sera son tonnage brut sans déduction pour

Ainsi, la législation anglaise écarte complètement la responsabilité de l'armateur si l'acte dommageable est causé par un *act of God* (force majeure, cas fortuit), par les *King's Enemies* (belligérants ennemis) et, bien entendu, par la propre faute du lésé. La loi (art. 502) assimile l'incendie à la force majeure. Les suites de l'incendie participent à l'exonération comme l'incendie même.

l'emplacement des machines ; le tonnage d'un navire à voiles sera son tonnage enregistré ;

— Toutefois, ledit tonnage ne comprendra pas les emplacements occupés par des matelots ou novices et appropriés à leur usage attesté conformément aux règlements mis à cet égard en appendice à la présente loi ;

b) Lorsqu'un navire étranger a été ou peut être jaugé conformément à la loi britannique, son tonnage, tel qu'il se trouve ainsi constaté, sera, pour l'application du présent article, réputé être son tonnage ;

c) Lorsqu'un navire étranger n'a pas été et ne peut pas être mesuré conformément à la loi britannique, le visiteur général des navires dans le Royaume-Uni, ou le fonctionnaire jaugeur supérieur de toute possession britannique à l'étranger, lorsqu'il recevra soit de la Cour, soit par les ordres de la Cour chargée de l'affaire dans laquelle est en question le tonnage du navire, telles preuves des dimensions du navire qu'il sera possible de fournir, donnera un certificat signé de lui constatant quel aurait été, d'après lui, le tonnage du navire s'il avait été régulièrement jaugé selon la loi britannique ; le tonnage ainsi indiqué dans ledit certificat sera, pour l'application du présent article, réputé être le tonnage du navire.

3) Le propriétaire de tout navire ou de part de navire de mer sera responsable de toute mort, blessure corporelle, perte ou avarie de bâtiments, colis, marchandises ou autres choses, comme il est dit ci-dessus arrivant dans des circonstances distinctes, dans la même proportion que s'il n'était arrivé aucune perte, blessure ou dommage.

504. — Lorsqu'il est allégué qu'une responsabilité a été encourue par le propriétaire d'un navire britannique ou étranger relativement à une mort, à une blessure corporelle, à une perte ou à des avaries de bâtiments ou marchandises, et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité, dans ce cas le propriétaire peut s'adresser en Angleterre et en Irlande à la Haute Cour, en Ecosse à la Cour de Session, ou dans une possession britannique à une Cour compétente, et ladite Cour peut fixer le montant de la responsabilité du propriétaire et répartir ledit montant proportionnellement entre les différents réclamants ; elle peut arrêter toute instance pendante devant une autre Cour, relativement à la même affaire, et procéder de façon à rendre les personnes intéressées parties à l'instance, à exclure tous réclamants ne se présentant pas dans un certain délai, et à exiger des garanties du propriétaire pour le paiement des frais, comme elle le juge convenable.

505. — Toutes sommes payées pour ou en raison d'une perte ou d'un dommage, à l'égard desquels la responsabilité des propriétaires est limitée en vertu des dispositions de la présente loi, et tous frais encourus à cet égard, peuvent être portés

En outre, les objets précieux ont un régime spécial. Sans déclaration de leur valeur, il y a exonération de responsabilité en cas de perte, même par vol (art. 502).

Enfin, le pilotage obligatoire supprime toute garantie de l'armement. Les suites de la faute d'un pilote ne touchent pas l'armateur (1).

dans le compte des propriétaires du même navire de la même façon que l'argent dépensé pour leur usage.

506. — Une assurance contractée contre l'arrivée, sans faute réelle ou complicité du propriétaire, d'un ou de tous les événements à l'égard desquels la responsabilité des propriétaires est limitée en vertu de la présente partie de la présente loi, ne sera pas nulle en raison de la nature du risque.

507. — Dans toute instance introduite en vertu de la présente partie de la présente loi contre le propriétaire d'un navire ou d'une part de navire relativement à une mort, la liste des passagers, dressée conformément à la partie III de la présente loi, sera reçue comme preuve que la personne, au sujet du décès de laquelle une instance est introduite en vertu de la présente partie de la présente loi, était passager à bord du navire au moment du décès.

508. — Rien dans la présente partie de la présente loi ne sera interprété de façon à amoindrir ou à supprimer la responsabilité à laquelle tout capitaine ou matelot, étant en même temps propriétaire ou copropriétaire du navire auquel il appartient, est soumis en sa qualité de capitaine ou matelot, ou de façon à être étendu à un navire britannique non reconnu comme tel dans le sens de la présente loi.

509. — La présente partie de la présente loi s'étendra, à moins que le texte n'exige une application différente, à l'ensemble des domaines de Sa Majesté.

Ces dispositions ont été amendées d'abord par une loi du 6 août 1900 : Art. 1er. La limitation de responsabilité des propriétaires de tout navire, déterminée par l'article 503 du *Merchant Shipping Act* de 1894, en ce qui concerne la perte ou les dommages causés aux navires, biens, marchandises ou autres objets, s'étendra et s'appliquera à tous les cas où, sans leur faute ou leur coopération effectives, une perte ou un dommage est causé à la propriété ou aux droits de quelque nature qu'ils soient, que ce soit sur terre ou sur eau, par des biens meubles ou fixes, s'il résulte d'une faute de direction nautique (*improper navigation or management of the ship*). — Art. 2. L'article étend la limitation de la responsabilité aux propriétaires des docks et canaux, ainsi qu'aux autorités et corporations des ports. — Art. 3. La limitation de responsabilité visée par cette loi s'appliquera à l'ensemble de toutes les pertes et dommages qui peuvent survenir à chaque événement séparé, bien que le dommage ait été subi par plus d'une personne, et elle trouvera place qu'il s'agisse de responsabilité de droit commun, d'un acte général ou spécial du parlement et quoi que pareil acte puisse contenir.

Viennent ensuite deux lois, l'une du 4 août 1905, qui règle le droit pour les victimes d'accidents corporels de saisir les navires qui sont accusés d'avoir, par négligence, amené l'accident, et une loi du 21 décembre 1906, qui contient une disposition sur le calcul du tonnage des navires au point de vue de la responsabilité ainsi que sur les navires lancés mais non enregistrés. L'article 71 porte que les articles 502 à 509 du *Merch. Ship. Act* de 1893 s'étendront à l'affrèteur (*Charterer*).

(1) *Merch. Ship. Act*, 1894, art. 633.

Ce forfait est mécaniquement exigible à chaque accident.

Les fautes contractuelles ne sont couvertes par aucune limitation de responsabilité.

Les Actes du Parlement relatifs à cet objet s'appliquent à toutes les possessions britanniques et à tous les cas d'abordage, même entre navires anglais et étrangers. Certaines possessions ont cependant des législations spéciales, ainsi le Canada et Sainte-Lucie (1).

A cette limitation de responsabilité réglée par la loi maritime anglaise se joignent les effets d'autres lois, créant par un choc en retour une situation spéciale. Le *Companies Act* de 1862, voté la même année que le *Merchant Shipping Act*, accorde aux actionnaires le bénéfice de la responsabilité limitée; il s'ensuit que les actionnaires d'une *single ship company*, dont les actions sont complètement libérées, ont une responsabilité doublement limitée. Le D^r Raikes (2) a mis en lumière les étranges conséquences possibles de cette responsabilité ainsi réduite. Il a supposé le cas d'une *single ship company* qui commet une faute grossière, aborde et coule un navire, et n'a rien à payer, ayant perdu par le fait tout son actif. Cela est théoriquement exact, mais M. Gray Hill a parfaitement répondu que, dans la pratique, ces conséquences n'étaient guère à craindre. En effet, il ne faut pas oublier l'assurance du navire et du fret. Généralement, les polices prévoient le cas de collision et stipulent qu'elles couvriront les trois quarts de l'indemnité d'abordage, tandis que les mutualités d'armateurs couvrent le quart restant, plus tous les dommages dus pour perte de vie humaine ou blessures, plus encore certains cas de perte à la cargaison ou avaries relatives au navire en faute. Ces indemnités rentrent dans l'actif social de la *single ship company* en question. M. Gray Hill lui ajoute ces renseignements intéressants : « Ceux qui sont actionnaires d'une compagnie de ce genre, dit-il (3), sont désireux, en cas de perte du navire, de recouvrer le montant du capital exposé. De là le fait que le montant de l'assurance est souvent fixé au prix de revient du bâtiment lors de l'achat ou de la construction. Pour les navires à voiles, qui se déprécient très lentement, cette coutume est générale. Dans le cas de steamers qui se déprécient plus vite, elle est moins répandue,

(1) AUTRAN, *Code de l'abordage*, p. 453.

(2) *Law Magazine*, 1883, p. 355.

(3) « Restrictions by law upon the liability of Shipowners », par M. GRAY HILL (*The Solicitors Journal*, 12 nov. 1892).

mais l'assurance porte au moins sur la valeur réelle du bâtiment. » Il explique, en outre, comment, à cette assurance du navire, s'ajoutent les contrats de protection de l'armement qui sont l'œuvre des associations qui garantissent le surplus : différence entre la valeur d'assurance et les 8 livres de forfait d'abord, puis la responsabilité des 15 livres en cas d'accident de personne; enfin, les avaries à la cargaison du navire en faute. Notre auteur signale un autre cas où une compagnie anglaise de ce genre peut échapper à une action en responsabilité, mais qui a trait à la courte prescription qui suit la clôture de la liquidation d'une *single ship company*. Elle peut, si le créancier d'abordage est lent à faire valoir ses droits, ne plus offrir aucune prise à ses créanciers.

Ce système est critiqué parce que la valeur de 200 francs par tonne, appliquée à tous les armateurs, frappe les petits armements qui n'atteignent pas cette valeur. Il est vrai qu'ils se constituent en *single ship companies*. Enfin, la responsabilité fixée par accident peut être ruineuse. D'autre part, la loi anglaise a l'avantage de la simplicité.

483. — **Allemagne et Scandinavie.** — En Allemagne, il n'y a pas d'autre base que celle de la responsabilité personnelle. Tel est le principe. Mais, cependant, cette responsabilité est l'objet d'une limitation qui n'est pas un forfait comme en Angleterre, ou l'abandon de la fortune de mer comme en droit français, mais une limitation fixée d'avance comme en droit anglais, et bornée à la valeur du navire comme dans le système de l'abandon. L'armateur, en ce qui concerne un certain nombre de créances, est tenu non sur ses biens personnels en vertu des principes généraux, mais seulement sur le navire et le fret. Seulement, il n'a aucune option à exercer, aucune translation de propriété à faire. Cette limitation est réglée d'avance; les *Schiffsgläubiger*, créanciers du navire, savent qu'ils n'ont comme garantie de leur créance que la fortune de mer seulement.

La responsabilité n'est pas réglée par *accident* comme en droit anglais, mais de même qu'en France et en Belgique elle est calculée par *voyage*.

Ceci ne veut pas dire que l'armateur ne soit responsable, pour tous les *Schiffsgläubiger*, que sur son navire et le fret. Il y a des créanciers du navire pour lesquels l'armateur est obligé de doubler sa fortune de mer de la garantie personnelle de sa fortune de terre. Ainsi, les créances d'assistance ou de sauvetage (art. 757, 1 à 7),

les actions pour non-délivrance d'effets chargés, et pour avaries (art. 757, 8), etc.

Ce système porte le nom de « système de l'exécution » (*Execution-system*). Il assigne comme garantie certaine aux créanciers du navire énumérés à l'article 754 (1) le navire et le fret (*Schiff und Fracht*) (art. 486).

Les auteurs allemands sont très divisés sur le point de savoir quelle est la nature juridique des droits qui appartiennent aux *Schiffsgläubiger*. Les uns y voient un droit strictement réel (2), d'autres y voient un droit d'obligation (3). Enfin, une troisième opinion qui constate, d'une part, que le droit d'obligation est la mesure de l'exercice du droit réel et par conséquent qu'il existe (contra : Böyens), et, d'autre part, qu'il a une suite réelle qui dépasse le caractère normal des droits d'obligation (contra : Ehrenberg), en arrive à cette opinion mitoyenne que c'est un lien à la fois obligationnel et réel (4). Leurs controverses sont confuses.

Une opinion, peu répandue en Allemagne, il est vrai, défend, avec quelques variantes, la thèse que nous avons soutenue antérieurement (5) : le navire est une personne juridique (6). Les *Schiffsgläubiger* en sont les créanciers.

Les *Codes scandinaves* (Danemark, Suède, Norvège) ont (7) un système analogue au système allemand.

484. — **Système spécial aux États-Unis.** — Avant 1851, et en vertu de la *common law*, le propriétaire d'un navire était tenu sans limitation envers les tiers à raison des actes licites et des faits et fautes du capitaine. Depuis 1851, on a introduit pour les délits et quasi-délits un régime de limitation de la responsabilité. Le propriétaire peut se libérer, soit en offrant la valeur du navire et du fret,

(1) Voy. le tome Ier du présent ouvrage, *Le Navire*, p. 383, n° 393, note 2.

(2) LEWIS et BÖYENS, p. 188, sur le § 486.

(3) EHRENBURG, p. 477.

(4) SCHAPS, § 486, p. 81. — Dans le même ordre d'idées, bien que séparant l'obligation de l'assiette de la responsabilité : PAPPENHEIM, *Handbuch des Seerechts*, p. 306 et s.

(5) Voy. nos 22, 28 et s. — *Le Navire*.

(6) BURGER, *De beperkte aansprakelijkheid van den schuldenaar in het hedendaagsche en in het oude zeerecht*, Leiden, 1889; — PFERDMENGES, *Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers*, Hamburg, 1895.

(7) Art. 7 et 8.

du fret par le paiement de sa valeur à la fin du voyage ou d'une somme correspondant, pour chaque voyage, à 200 francs par tonne de jauge brute (1).

L'armateur peut ainsi choisir le mode de libération le mieux approprié à ses intérêts, ce qui représente pour lui un grand avantage.

tion de la responsabilité des propriétaires de navires ne s'appliqueront à aucun propriétaire de bateaux de canal, de barges, d'allèges ou à aucun navire de quelque espèce que ce soit qui est affecté à la navigation fluviale ou intérieure.

26 juin 1884. — Loi destinée à faire disparaître certaines charges pesant sur la marine marchande américaine, à encourager le commerce américain de transports étrangers et à d'autres buts. ART. 18. La responsabilité individuelle d'un propriétaire de navire au sujet de toutes dettes et responsabilités sera limitée à la proportion de sa quote-part de propriété du navire; l'ensemble des responsabilités de tous les copropriétaires d'un navire relativement à ce navire n'excédera pas la valeur dudit navire et du fret en cours. Toutefois, cet article ne sortira pas ses effets relativement aux responsabilités encourues avant la passation de cet article; il ne fera point obstacle à ce qu'aucun demandeur intente une seule action contre tous les copropriétaires, et il ne s'appliquera pas aux gages dus aux personnes employées par les dits copropriétaires.

19 juin 1886. — ART. 4. L'article 4289 des *Revised Statutes* est amendé de façon à être lu comme suit :

ART. 4289. — Les dispositions des sept articles qui précèdent et de l'article 18 d'une loi intitulée : « Loi destinée à faire disparaître certaines charges pesant sur la marine marchande américaine, à encourager le commerce américain des transports étrangers et à d'autres buts », qui a été approuvée le 26 juin 1884 et qui est relative aux limitations de la responsabilité des propriétaires de navire sera applicable à tous les propriétaires de navires de haute mer et aussi à tous les navires naviguant sur les lacs, les rivières et toutes eaux intérieures, y compris les bateaux de canal, les barges et les allèges.

13 février 1893 (*Harter Act*). — Loi relative à la navigation des navires, aux connaissements et à certains droits, devoirs et obligations se rapportant au transport des biens. — ART. 1. Il ne sera pas légal de la part de l'administrateur, de l'agent, du capitaine ou du propriétaire de tout navire faisant le transport de marchandises ou de biens au départ d'un port des Etats-Unis ou entre des ports des Etats-Unis et des ports étrangers, d'insérer dans un connaissement ou papiers d'embarquement aucune clause, stipulation ou convention aux termes desquelles il ou ils seront relevés de leur responsabilité pour les pertes ou dommages dérivant de leur négligence, faute ou manquement dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la délivrance convenable d'une ou de toute marchandise ou de tout bien à lui ou à eux confiés. Tous mots ou clauses à cet effet insérés dans les connaissements ou reçus d'embarquement seront nuls, nonavenus et sans effets.

(1) Cf. nos 514 et s.

486. — Résumé récapitulatif. — I. — En ce qui concerne la responsabilité directe de l'armement, il est de principe que l'armateur ou le propriétaire de navire ne peut s'affranchir de sa responsabilité à raison des contrats passés par lui. Certaines législations (Chili, Honduras, Guatemala), rappellent inutilement ce principe (1).

Les contrats que le capitaine a passés en vertu d'un mandat spécial et exprès rentrent dans cette catégorie, en droit allemand (§ 486, 1^o).

Quant aux clauses élisives de responsabilité, nous renvoyons purement et simplement au chapitre où elles sont examinées (2).

Quant aux limitations légales, certaines législations admettent que la responsabilité directe du propriétaire de navire soit limitée (3).

ART. 2. — Il ne sera pas légal ni pour un navire transportant des marchandises ou des biens au départ des ports des Etats-Unis ou entre ces ports et des ports étrangers, ni pour son propriétaire, son capitaine, son agent ou son administrateur, d'insérer dans aucun connaissement ou papier d'embarquement, aucune stipulation ou convention par lesquelles les obligations du ou des propriétaires dudit navire de faire propre diligence, de convenablement équiper, armer, approvisionner et préparer ledit navire et de rendre ledit navire navigable et capable d'accomplir le voyage proposé, ou par lesquelles les obligations du capitaine, des officiers, des agents ou serveurs de soigneusement manier et arrimer la cargaison convenablement, seront en aucune manière diminuées, affaiblies ou éludées.

ART. 3. — Si le propriétaire d'un navire faisant le transport de marchandises ou de biens à destination ou au départ d'un port des Etats-Unis d'Amérique fait propre diligence pour rendre ledit navire à tous égards navigable et convenablement armé, équipé et approvisionné, ni le navire, ni son ou ses propriétaires, son agent ou ses affrêteurs ne deviendront ni ne seront tenus responsables d'un dommage ou d'une perte résultant d'une faute ou d'erreurs de navigation ou de conduite dudit navire, et les mêmes personnes ne seront non plus considérées comme responsables de pertes dérivant soit des dangers de la mer ou des autres eaux navigables, soit du fait de Dieu ou des ennemis publics, soit des défauts, qualités ou vices inhérents à la chose transportée, soit de l'insuffisance de l'emballage, soit de saisie par voies légales, soit de pertes résultant d'aucun acte ou omission du chargeur ou du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant, soit d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage à la mer de vies ou de biens, soit des déviations de routes occasionnées par ce sauvetage.

ART. 6. — Cette loi ne sera point considérée comme modifiant ou abrogeant les articles 2481, 2483 des *Revised Statutes* ou toute autre loi définissant la responsabilité des navires, de leurs propriétaires ou de leurs représentants.

ART. 7. — Les articles 1^{er} et 4 de cette loi ne seront pas applicables au transport d'animaux vivants.

(1) CATTIER, « Etude de droit comparé sur la responsabilité des propriétaires de navires », *Bulletin de l'Association belge pour l'unification du droit maritime*.

(2) Voy. n^o 487.

(3) Allemagne, Codes scandinaves. — Cf. n^o 433.

Il s'agit du cas où une faute est commise dans l'exécution d'un contrat passé par l'armateur, mais qui fait partie du cercle des obligations professionnelles du capitaine (1). Il s'agit d'incendie ou d'objets précieux (2), le cas de faute personnelle excepté.

II. — Quant à la responsabilité du fait d'autrui qu'assument les propriétaires de navires, il faut l'examiner au même point de vue, d'une part des quasi-délits, de l'autre des contrats. Nous avons également examiné ces questions en détail plus haut (3).

En résumé, en ce qui concerne les contrats, la règle est que le capitaine engage l'armateur dans les contrats qui, ainsi que le porte le droit français, « sont relatifs au navire et à l'expédition », ou, ainsi que le dit le droit hispano-américain, ont pour objet de « radouber, d'appareiller, d'avitailler le navire », ou encore, en droit allemand, sont accomplis « par le capitaine comme tel en vertu de ses attributions légales », ou, en droit belge, « dans l'exercice de ses fonctions ».

Pour les délits et quasi-délits, le principe est le même partout : le propriétaire est responsable des actes du capitaine et de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions.

Ces principes sont soumis à des restrictions, soit conventionnelles, soit légales.

Les restrictions conventionnelles seront examinées ci-après (4).

Sauf la créance des loyers des gens de mer, la plupart des législations admettent la limitation légale, pour les délits et quasi-délits, tantôt complètement, tantôt en grande partie (5).

Pour les contrats, un certain nombre n'admet pas la limitation de responsabilité (6).

B. — LIMITATION CONVENTIONNELLE DE LA RESPONSABILITÉ.

Les clauses d'exonération.

487. — Évolution de la jurisprudence. — Il y a dix ans encore, il paraissait extraordinaire de mettre en doute les bases de la responsabilité. Elle supportait l'édifice juridique tout entier. La diminuer, c'était mettre en péril l'ordre social.

(1) Code allemand, § 486, al. 2. — (2) Droit anglais, art. 502, *Merch. Ship. Act.*

(3) Voy. nos 1455 et s. — (4) Cf. nos 487 et s. — (5) Ainsi en Angleterre. — Cf. n° 482.

(6) Cf. nos 471 et s., notamment en Angleterre.

Aujourd'hui, les temps sont changés. Non seulement, elle a cessé de supporter l'édifice pénal, mais encore elle se retire du droit civil. Elle le fait graduellement et avec lenteur, mais le mouvement de la jurisprudence est sûr. Il est particulièrement accentué en matière de transports terrestres aussi bien que maritimes. Car une des caractéristiques non moins sûres du mouvement juridique, c'est d'unifier en un seul système les lois qui régissent la circulation sur terre et sur eau.

Il s'agit, en cette matière comme en beaucoup d'autres, de supporter un risque, *periculum*. Le droit romain, comme plus tard le droit français, mit le risque sur le débiteur en cas d'inexécution d'engagement sauf preuve du cas fortuit. Pour les quasi-délits, l'imputabilité de l'agent amenait sa responsabilité en établissant la faute la plus légère. Dans les autres cas, la chose périssait au compte de son propriétaire. *Res perit domino*.

Ce système admissible pour une civilisation où les engagements, bien que nombreux, n'étaient pas d'une multiplicité excessive, cessa entièrement de l'être à une époque où les transports se développaient au point de se succéder quotidiennement par milliers dans toutes les directions, et d'être assurés à risques réduits par des personnes morales concurrentes, à responsabilité limitée.

Une lutte s'établit entre les chargeurs et les transporteurs. Les seconds, par les clauses restrictives de responsabilité, essayèrent de réduire les risques que faisait peser sur eux le droit général des obligations, ils se déchargèrent d'abord des fautes de leurs préposés, puis de leurs propres fautes, et ils visèrent les fautes contractuelles aussi bien que les fautes quasi délictuelles.

Ces tentatives furent accueillies par la jurisprudence avec plus ou moins de faveur, et la lutte est loin d'être close. Les transporteurs invoquent la liberté des contrats, les chargeurs, l'ordre public. Certes, les transporteurs peuvent arguer de la généralisation des assurances pour justifier la *negligence clause*. Que les chargeurs s'assurent! Mais trop souvent les assurances, possibles aisément pour le gros des transports, cessent de l'être pour une série de transports spéciaux auxquels on applique à tort les mêmes principes. En outre, si la réduction des frets permet aux armateurs de dire que l'assurance des risques ne peut être comprise dans un prix aussi bas, cet argument disparaît quand on songe que l'augmentation des transports explique suffisamment les baisses de fret. La quantité des échanges grandit les bénéfices des armements et doit leur permettre de conserver une partie du

risque du transport ou d'en payer la prime d'assurance. Elle ne leur permet en aucun cas de pousser la négligence jusqu'au scandale et de mener équipages et passagers à la mort, le cœur léger, sans craindre les responsabilités.

Ce sera à la loi à intervenir, comme l'a déjà fait l'*Harter Act*, aux Etats-Unis. Sans doute imposera-t-on l'assurance aux deux parties, au moins jusqu'à un chiffre forfaitaire. En attendant, les partisans de la liberté des contrats continueront à invoquer avec succès la nécessité de favoriser les armements pour défendre des clauses élisives de responsabilité à première vue tout à fait draconiennes.

488. — Le propriétaire peut se libérer conventionnellement. — Le principe de la liberté des conventions, soutenu par l'intérêt des armateurs, l'a emporté sur la thèse de la responsabilité quand même que soutenaient les chargeurs. La responsabilité des propriétaires n'est pas d'ordre public. On peut donc y déroger et, conformément au droit commun, stipuler l'exonération du fait d'un tiers (1), et même, sauf dol ou faute assimilable au dol, s'exonérer de sa propre faute, au moins en ce qui concerne les intérêts patrimoniaux.

Cette exonération peut être totale. Dans le doute sur son étendue, elle doit s'interpréter (art. 1162) contre celui qui l'a stipulée. Dans l'incertitude sur sa portée, elle se

(1) JACOBS, n° 69. — Cass., 12 nov. 1885, *Pas.*, I, 275. — Cass. fr., 14 mars 1871, *DALL. PÉR.*, I, 449; — Id., 2 avril 1878, *DALL. PÉR.*, I, 479; — Id., 23 juill. 1878, *DALL. PÉR.*, I, 349; — Id., 31 juill. 1888, *DALL. PÉR.*, 1889, I, 305; — Rouen 6 juill. 1891, *Rec. Havre*, 1892, II, 115; — Rouen, 15 mai 1886, *SIREY*, 1887, II, 136; — Aix, 24 déc. 1891, *R. I. D. M.*, VII, p. 410; — Cass. fr., 15 juill. 1898, *Id.*, XIV, p. 14 (avec la note); — Id., 18 juill. 1900, *Id.*, XVI, p. 145 (avec la note); — Id., 2 janv. 1901, *Id.*, p. 465. — *Droit allemand.* idem. — BÖYENS, art. 485, p. 181; — SCHAPS, §§ 485 et 606. — Il est de jurisprudence que les clauses d'exonération de responsabilité doivent être interprétées strictement. — Brux., 24 oct. 1890, *J. T.*, p. 1284; *Jur. Anv.*, 1891, p. 31; — Anvers, 29 juill. 1892, *Jur. Anv.*, p. 315; — Id., 1^{er} déc. 1890, *Jur. Anv.*, 1892, p. 337; — Ostende, 9 juill. 1896, *Pas.*, 1898, p. 308; — Anvers, 26 nov. 1896, *Jur. Anv.*, 1897, p. 58; — Id., 13 mai 1895, *J. T.*, p. 968. — PAND. B., *vo Responsabilité civile*, n° 2224.

borne à renverser la présomption de faute de l'article 1784 (1).

489. — **Objet des clauses.** — Les clauses élisives de responsabilité peuvent avoir comme objet soit la responsabilité indirecte, soit la responsabilité directe, et provenir soit des délits et quasi-délits, soit des contrats.

En droit belge et français, comme en droit américain, ces distinctions s'imposent tout spécialement. On y a souvent appliqué le droit commun au droit maritime. Par contre, en droit anglais et en droit allemand la liberté des conventions est plus grande, et le droit maritime, moins influencé par le droit civil.

Nous n'examinerons cette matière que de façon sommaire. Son véritable intérêt nous oblige à la traiter ailleurs (2).

Disons, tout d'abord, qu'il est unanimement admis que la clause d'exonération qui porterait uniquement sur le renversement du fardeau de la preuve est valable (3).

Sourdat (4) présente nettement la théorie traditionnelle du droit commun. La garantie c'est la couverture des fautes contractuelles, la responsabilité c'est la réparation des délits et quasi-délits. Comme Saintelette (5), il pense que la responsabilité a pour fonction d'assurer le respect des lois, œuvre de la volonté publique, tandis que la garantie a pour but d'assurer le respect des contrats, œuvre des volontés privées (6).

Aussi, en matière de garantie, il admet la clause d'affranchissement, mais rien que pour la faute simple. Elle ne peut s'étendre jusqu'au dol, ni jusqu'à la faute lourde. « Celle-ci, dit-il, en diffère sans doute en ce qu'elle n'implique pas l'intention de nuire... mais c'est un

(1) La clause de non-garantie stipulée par le voiturier affranchit celui-ci de la présomption de faute établie par les articles 1784 du Code civil, et 103 du Code de commerce. C'est alors à l'expéditeur à prouver la faute dont le fait doit être précisé et caractérisé. — Cass., 7 mai 1874, *Pas.*, p. 148; B. J., p. 613; — Dinant, 27 mai 1878, *Pas.*, 1880, p. 200; CLOES et BONJEAN, t. XXVII, p. 1210. — PAND. B., *vo Responsabilité civile*, n° 2245.

(2) Cf. volume sur le *Contrat de transport*.

(3) Cf. *Droit anglais*. — Haute Cour, 9 nov. 1876. — *Clunet*, IV, p. 51. — Cf. aussi VAN STEENBERGHE, *Les accidents de voyageurs*, p. 583.

(4) *De la responsabilité*, n° 662.

(5) *De la responsabilité et de la garantie*, ch. II.

(6) THIÉBAUT, nos 75 et s.

défaut d'attention qui devient un défaut de bonne foi... et elle n'est guère plus excusable que le dol... »

S'il admet, en matière de contrats, la non-garantie pour les fautes simples, il n'admet à aucun titre la non-responsabilité. « L'obligation de réparer le dommage causé en dehors de toute convention, touche à l'ordre public. » D'autres ajoutent des considérations plus sérieuses, tirées de la clause même et de ses termes. L'affranchissement de responsabilité doit avoir un contenu précis et un objet certain, faute de quoi il est nul. La clause de non-responsabilité pour toutes fautes quelconques commises par l'armateur n'existe pas, faute d'objet (1). De même, en matière de non-garantie, la clause par laquelle l'armateur se dispenserait d'exécuter ses obligations, anéantit également l'objet du contrat.

Cette théorie, strictement conforme au droit d'il y a cent ans, n'a prévalu ni en France, ni en Belgique, dans les termes de Saintelette et de Sourdat. En Belgique, après des hésitations (2), la jurisprudence s'est fixée après l'arrêt de cassation du 12 novembre 1885, dans le sens de la liberté, tant en matière de non-responsabilité que de non-garantie (3). Le dol est exclu, et dans l'appréciation de ce qui est dol, on a élargi l'interprétation (4) jusqu'à y faire entrer certains cas de faute lourde (5). En France, il en est de même. La jurisprudence avait annulé les clauses d'affranchissement au début; depuis 1874, la

(1) Brux., 7 juill. 1887, *Pas.*, 1888, p. 51; PAND. PÉR., n° 376; — Liège, 1^{er} févr. 1888, *Pas.*, p. 133.

(2) Anvers, 22 juill. 1884, J. T., col. 986; *Jur. Anv.*, p. 279; — Anvers, 31 déc. 1885, *Jur. Anv.*, 1886, p. 9. — LE JEUNE, *Clause d'affranchissement*, p. 43 et s.

(3) Cass., 12 nov. 1885, *Pas.*, p. 275. — PAND. B., v° *Clause d'affranchissement*. — LAURENT, t. 1^{er}, n°s 46 et s. — Brux., 7 mai 1887, *Jur. Anv.*, p. 249. — Cf. aussi Cass., 15 juill. 1875, *Pas.*, p. 367; — Id., 19 avril 1877, *Jur. Anv.*, p. 268; — Id., 18 et 26 oct. 1877, *Pas.*, p. 399 et 406; — Id., 27 déc. 1877, *Pas.*, 1878, p. 35; — Id., 24 oct. 1878, *Pas.*, 1879, p. 6; — Id., 9 janv. 1879, *Jur. Anv.*, p. 340.

(4) Brux., 7 mai 1887, *Jur. Anv.*, p. 249. — Serait nulle, comme contraire aux bonnes mœurs, la clause par laquelle on s'affranchirait de son dol personnel. — Voy. PAND. B., v°s *Responsabilité civile*, n° 2269; *Accident*, n° 40; *Bonnes mœurs*, n° 119; *Clause (Convention)*, n° 176; *Clause d'affranchissement*, n° 7; *Capitaine*, n° 129; *Connaissance*, n° 38; *Dol (Mat. civ.)*, n° 22. — Liège, 8 avril 1865, *Pas.*, p. 148.

(5) Anvers, 17 févr. 1893, *Jur. Anv.* 1894, p. 434; — Id., 20 avril 1887, *Jur. Anv.*, p. 142. — « L'exonération de responsabilité des propriétaires de navires en Belgique », par JACOBS, t. 1^{er}, p. 662, *R. I. D. M.* — Liège, 24 déc. 1898, PAND. PÉR., 1899, n° 1295.

Cour de cassation les a validées, mais en s'attachant au système du renversement de la preuve. Elle a admis qu'une convention peut bien écarter la responsabilité conventionnelle, mais non la responsabilité délictuelle (1) et même « que toute contravention contractuelle serait un délit » (2) et qu'ainsi, en cas de non-garantie, la responsabilité délictuelle subsistant, il n'y aurait qu'un déplacement du fardeau de la preuve.

Je ne peux entièrement me rallier ni à la théorie belge, ni à la théorie française. Le système du renversement de la preuve a une odeur d'expédient. Il est difficile de soutenir que toute contravention aux obligations que le contrat impose est un délit. Là où il y a contrat, on n'imagine pas une convention unilatérale. D'autre part, l'exonération générale de responsabilité personnelle n'a vraiment pas d'objet. S'exonérer de tous les délits possibles, c'est beaucoup trop vague pour une matière où l'interprétation restrictive est de rigueur. Se libérer de l'essentiel de ses obligations, c'est ouvrir la porte à l'*exceptio non adimpleti contractus*. Nous ne pouvons donc admettre la clause de non-responsabilité personnelle que si elle est nettement précisée, et jamais pour le cas de dol, et de dol dans un sens large. Quant à la clause de non-garantie, il faut également qu'elle soit précise et qu'elle ne touche qu'à des éléments secondaires du contrat (3).

Le point de vue du droit *allemand* et du droit *anglais* me paraît plus simple. La question de principe y est ramenée à cette formule : En dehors du dol, tout est licite. Mais, en revanche, l'interprétation des clauses est sévère et la précision est requise dans l'objet de l'affranchissement.

Il n'y a pas à distinguer les fautes contractuelles et délictuelles. Elles peuvent être mises sur le même rang. L'inexécution d'un contrat oblige le débiteur à expliquer son inaction, tout comme l'imputabilité prouvée d'un délit oblige l'inculpé à écarter la faute. En revanche, la clause d'affranchissement des obligations essentielles d'un contrat

(1) GOVARE et DENISSE, « Les clauses de non-responsabilité », *R. I. D. M.*, 1901-1902, XVII, p. 230 et s.

(2) GOVARE et DENISSE, « Les clauses de non-responsabilité », *R. I. D. M.*, 1901-1902, XVII, p. 230 et s. — Cf. aussi Cass. fr., 18 nov. 1895, *R. I. D. M.*, XI, p. 410, et Nouméa, 25 juill. 1903, *Id.*, XIX, p. 524. — « De la *negligence clause* », par M. GOVARE et MOREL SPIERS, *R. I. D. M.*, VI, p. 363. — THIÉBAUT, n° 97.

(3) VOY. DE VALROGER, t. I^{er}, n° 246 ; — LABBÉ, note, SIREY, 1876, I, 337 ; — DE COURCY, t. III, p. 76.

ruine ce contrat même, et vicie toutes les suites du consentement. De même, la clause de non-responsabilité est sans valeur si elle n'a pas d'objet précis ou si cet objet est illégal.

489bis. — De l'exonération de la faute contractuelle en matière de transport. — Les règles, en ce domaine, appliquent le droit commun. C'est l'article 1784 du Code civil (1), c'est l'article 4 de la loi belge du 25 août 1891, qui, en Belgique, pour les transports terrestres, rendent le voiturier responsable de toute perte, avarie ou accident s'il ne prouve pas qu'ils proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Ni en matière maritime, ni en matière terrestre, il n'existe une disposition générale qui statue sur les clauses d'exonération. Lors des discussions sur le contrat de transport par terre, on avait pensé à insérer une disposition consacrant la liberté absolue du voiturier de se décharger des conséquences de sa faute. La suite des travaux préparatoires n'a point donné d'effets à ce projet, mais cependant, sauf en ce qui concerne les accidents de personnes, on s'est, en général, trouvé d'accord pour permettre l'exonération (2). On en relève trace dans l'article 17 relatif aux transports par chemin de fer qui interdit d'insérer dans les tarifs, des stipulations qui modifieraient la responsabilité du droit commun en ce qui concerne les accidents aux voyageurs.

Les clauses d'affranchissement sont donc illimitées en matière maritime, sauf le dol, comme il est dit ci-dessus (3) Pour le transport des choses, le principe est sans réserve; pour le transport des personnes, en ce qui concerne les accidents, la jurisprudence est beaucoup plus sévère et n'admettra l'affranchissement que sous une triple condition, que le transporteur accepte d'acquitter l'essentiel de son obligation, le transport, que la clause soit limitée et précise (4), et qu'il ne s'agisse pas d'atteintes à la vie et à l'intégrité personnelle.

(1) Cf. aussi pour le transport des passagers, l'article 165 de la loi maritime belge.

(2) WAUWERMANS, *Contrat de transport*, nos 78 et s. — Cf. DUPONT et TART, *Loi sur le contrat de transport*, VII, n° 73. — Chambre des représentants, discours de M. Dupont (séance du 6 déc. 1883), *Ann. parl.*; — Id., 1890-91, *Ann. parl.*, p. 50. — DUPONT et TART, XXXIII, n° 18; — FROMAGEOT, *De la faute*, p. 207.

(3) Cf. n° 489.

(4) Brux., 24 oct. 1890, *Jur. Anv.*, 1891, p. 31; — Anvers, 29 juil. 1892, *Jur. Anv.*, p. 315; — Id., 1^{er} déc. 1890, *Jur. Anv.*, 1892, p. 337; — Id., 26 nov. 1896, *Jur. Anv.*, 1897, p. 58; — Id., 13 mai 1895, *J. T.*, col. 968; — Ostende, 9 juill. 1896, *Pas.*, 1898, p. 308. — En France, Alger, 20 janv. 1892, *DALL. PÉR.*, II, 564.

490. — De l'exonération de la faute délictuelle. — Il y a ici plusieurs aspects de la responsabilité et de la faute. La faute peut être directe et personnelle (art. 1382, 1383); elle peut être indirecte, et dérivée, soit du fait d'une personne dont on répond (art. 1384), soit du fait d'une chose inanimée, d'un animal ou d'un bâtiment (art. 1384, 1385, 1386).

On a cherché à valider, tout d'abord, l'exonération des ricochets de responsabilité, frappant indirectement les propriétaires et les commettants, pour les faits de leurs préposés ou les objets de leur propriété. La doctrine et la jurisprudence se sont divisées. MM. Saintelette (1), Thaller (2), Charvériat (3), Fromageot (4), Pont (5), Demangeat, Troplong (6), Sourdat (7), Baudry-Lacantinerie (8), déclarent illicite tout compromis sur la responsabilité délictuelle et la jurisprudence, a souvent suivi ce système, surtout en France (9). Cependant, des décisions récentes semblent évoluer dans le sens d'une admissibilité de pareille stipulation (10) tant qu'elle se borne à l'exonération de fautes peu graves et en excluant formellement le dol ou « les fautes équipollentes au dol ». En matière maritime, on a, plus vite qu'ailleurs, validé l'irresponsabilité pour l'armateur, des fautes de son personnel en mer, sous le prétexte qu'il ne pouvait le surveiller durant le voyage (11). Mais, jamais, on a admis la libération complète des fautes, surtout des fautes graves en matière d'accidents de personnes. Pour celles-ci, des réserves expresses ont toujours été faites (12). Certains auteurs vont jusqu'à la permettre en matière de personnes, mais tantôt ils s'arrêtent quand les actes dont on s'exonère sont délictueux (13), tantôt quand ils visent des fautes lourdes équipollentes au dol (14).

(1) Op. cité, p. 17. — (2) Cf. *Ann. dr. comm.*, 1886, p. 126, 188, 251.

(3) *Id.*, 1886, p. 241. — (4) *De la faute en droit privé*, p. 65, 205, 242.

(5) *Petits contrats*, II, n° 583. — (6) *Transaction*, n° 60.

(7) Op. cité, I, 662. — (8) XV, t. IV, p. 557, n° 2869. — (9) *Id.*

(10) Cass. fr., 28 oct. 1903, *Gaz. Pal.*, 1904, I, 58; — Lyon, 6 août 1907, *Id.*, II, 544.

(11) Alger, 20 janv. 1892, *DALL. PÉR.*, II, 564; — Cass. fr., 23 juill. 1878, *DALL. PÉR.*, I, 349.

(12) GRANDMOULIN, *De l'unité de la responsabilité*, p. 62 et s.; — LABBÉ, SIREY, 1876, I, 337. — Cf. *Ann. dr. comm.*, 1886, I, p. 185 et s., 251 et s.

(13) BOUTAUD, *Des clauses de non-responsabilité et dissertation anonyme dans la loi des 6-9 mai 1885*.

(14) Cass. fr., 1876, SIREY, I, 337. — WILLEMS, « Essai sur la responsabilité civile », *Rev. gén. de droit*, 1895, p. 305, 306; — FUZIER-HERMAN, art. 1382-1383, nos 1365 et s. — Cf. aussi VAN STEENBERGHE, *Des accidents de voyageurs*.

490bis. — Des différentes formes d'exonération. — Les clauses portent, soit sur le temps durant lequel la responsabilité est suspendue, soit sur les circonstances de fait qu'elles précisent, spécialement la faute des préposés dite *negligence clause*, soit encore sur les suites de la responsabilité, dommages-intérêts ou fardeau de la preuve. Nous en traiterons ailleurs (1).

491. — Droit comparé. — En *Allemagne* (2), la liberté des conventions est complète sous la réserve du dol, de même qu'en Angleterre (3). Aux *Etats-Unis*, l'*Harter Act* a expressément exclu de l'affranchissement tout ce qui concerne la navigabilité des bâtiments, obligation fondamentale des transporteurs (4).

L'*Act* de 1893 est, dans toutes ses dispositions, applicable aux navires étrangers comme aux navires nationaux (5). Aux termes de l'article 1^{er} de la loi américaine, les armateurs ne peuvent s'exonérer de la responsabilité pour pertes ou dommages survenus aux marchandises par négligence, faute, défaut de soin dans le chargement, l'arrimage ou la livraison.

L'article 3 de cette loi exempte l'armateur de responsabilité sous certaines conditions, pour dommages ou perte résultant de faute dans la navigation ou le management du navire. Le sens du mot « management » est bien fixé : il ne concerne que les fautes nautiques (6). L'armateur ne peut, d'aucune façon, s'exonérer de l'obligation d'apporter toute la diligence nécessaire (*due diligence*) à la mise en bon état de son navire au départ : d'après l'article 3, lorsqu'il est justifié de cette diligence, l'armateur peut s'exonérer de toute responsabilité pour avarie à la cargaison provenant de fautes ou erreurs *in navigation or in management of the ship*, ou de fortune de mer (7). Mais on a été jusqu'à juger que si les avaries résultent d'un défaut du navire que le capitaine a négligé de faire réparer avant de prendre son voyage de retour, comme l'armateur est responsable des actes de

(1) Cf. volume sur le *Contrat de transport*.

(2) SCHAPS, art. 486, p. 422 et s., note 26.

(3) ABBOTT, p. 613. — Cf. n^o 488.

(4) « Des clauses d'exonération des propriétaires de navires aux Etats-Unis », *R. I. D. M.*, V, p. 143. — Cf. n^o 484.

(5) Cour d'appel de circuit des Etats-Unis, 28 mai 1895, *R. I. D. M.*, XI, p. 369.

(6) Le Havre, 2 mars 1898, *R. I. D. M.*, XIII, p. 779.

(7) Tribunal supérieur hanséatique, 23 déc. 1898, *R. I. D. M.*, XV, p. 176.

son préposé, on peut dire qu'il n'a pas apporté la diligence requise pour la mise en état de bonne navigabilité de son navire avant le départ et il ne peut échapper aux conséquences de cette négligence (1).

En droit *argentin*, la clause de non-responsabilité pour transport d'animal vivant qui a été inséré au connaissement ne saurait avoir pour effet d'impliquer l'irresponsabilité absolue du transporteur, mais seulement de mettre à charge de celui qui réclame des dommages-intérêts la preuve que ce dommage a été occasionné par la faute ou le dol du capitaine (2).

X § 4. — DE L'ABANDON ET DU FORFAIT.

492. — Qui peut user du droit d'abandon. — Le propriétaire de navire, d'abord. En principe, il est tenu sur tous ses biens. Mais, par dérogation, l'article 46 lui permet de se libérer par l'abandon du navire et du fret. La créance qui le lie garde son caractère personnel, mais son effet est limité à un objet déterminé : le navire et le fret. Il n'est donc pas exact de dire qu'elle a un caractère réel (3).

La loi allemande donne ce caractère réel, au contraire, à un certain nombre de créances. En Angleterre, le principe est tout autre encore (4). Il y a forfait sur les dommages-intérêts.

Pour les copropriétaires, nous examinons la question plus loin (5).

Outre le propriétaire, la loi belge donne ce pouvoir à l'affréteur et l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire (6).

En *droit français*, cette solution en l'absence de texte ne prévaut pas dans la jurisprudence. Elle déclare l'armateur irresponsable, et permet au propriétaire, seul en cause, de se libérer par l'abandon (7).

(1) Tribunal supérieur hanséatique, 23 déc. 1898, *R. I. D. M.*, XV, p. 176.

(2) Cour suprême de Buenos-Ayres, 17 mars 1898, *R. I. D. M.*, XIV, p. 203.

(3) Cass, fr., 10 août 1875, *Pas.*, 1876, 276.

(4) Voy. n° 482. — (5) Cf. n° 542. — (6) Cf. nos 65, 547.

(7) Cass., 31 juill. 1899, *R. I. D. M.*, XVI, p. 298; — Poitiers, 28 févr. 1901, *Id.*, XVI, p. 23; — Cass., 18 mars 1878, *DALL. PÉR.*, I, 193 (note de M. LEVILLAIN); — Aix, 29 déc. 1896, *Id.*, XIII, p. 443. — CRESPET LAURIN, t. 1^{er}, p. 616; — ABRAM, « Responsabilité de l'affréteur », *R. I. D. M.*, 1906-1907, XXII, p. 559; — RIPERT, « Responsabilité des propriétaires de navires », *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 427; — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, n° 253.

La plupart des législations, nous l'avons vu (1), n'ont songé qu'au propriétaire. Cependant, en Espagne (2), au Chili (3), au Mexique (4), au Guatémala (5), au Honduras (6), l'armateur est visé.

Les chargeurs ont-ils le droit d'abandon? C'est là une question controversée et qui est liée au point de savoir si le capitaine est leur mandataire légal (7). Nous en traiterons ailleurs (8).

La solution affirmative semble prévaloir (9). C'est la solution du droit allemand et du droit scandinave (10).

Chaque quirat est susceptible d'abandon séparé (11).

L'armateur gérant peut faire abandon (12), mais non le capitaine.

493. — Droit comparé. — Le droit d'abandon appartient généralement au propriétaire de navire (13); dans certains pays (14), à l'armateur (14), au propriétaire ou à l'armateur (15), à l'armateur, qu'il soit ou non propriétaire (16).

494. — Navires de mer. — L'abandon, mode libératoire exceptionnel, ne s'applique qu'aux navires de mer visés par la loi maritime (17). En sont donc exclus : les chalands, chaloupes, gabares et allèges fluviales, ainsi que tous les bâtiments de rivière (18). Cependant, la nouvelle loi belge l'a expressément admis pour les bateaux (19).

(1) Cf. nos 64 et s. — (2) Art. 587. — (3) Art. 879. — (4) Art. 672. — (5) Art. 757. — (6) Art. 676.

(7) Cf. n° 258. — (8) Cf. volume consacré au *Contrat de transport*.

(9) DE VALROGER, t. 1^{er}, n° 280; — RIPERT, « Responsabilité du propriétaire de navire », *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 427.

(10) Code comm. allemand, art. 535-537. — Lois scandinaves, art. 54.

(11) Cf. RIPERT, op. cité, *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 426. — (12) Cf. n° 164.

(13) Argentine, art. 880; Brésil, art. 494; République Dominicaine, art. 216; Egypte, art. 30; Grèce, art. 216; Haiti, art. 213; Hollande, art. 321; Italie, art. 491; Monaco, art. 179; Portugal, art. 492; Turquie, art. 30; Venezuela, art. 492.

(14) Espagne, art. 587; Costa-Rica, art. 568; Mexique, art. 672.

(15) Belgique, art. 46 et 53; Roumanie, art. 501.

(16) Chili, art. 879; Guatémala, art. 757; Honduras, art. 876. — Cf. numéro précédent.

(17) Cf. premier volume, *Le Navire*, nos 7 et s. et plus loin, nos 554 et s.

(18) Saint-Nazaire, 22 mars 1889, *R. I. D. M.*, V, p. 55; — Rouen, 16 janv. 1895, *Id.*, X, p. 754; — Brux., 14 juill. 1886, *Id.*, II, p. 196; — Anvers, 22 janv. 1886, *Jur. Anv.*, I, p. 116; — Anvers, 25 nov. 1890, *Id.*, 1892, I, p. 338; — Réunion 9 mai 1893, *R. I. D. M.*, IX, p. 500.

(19) Cf. partie de cet ouvrage consacrée à la Navigation fluviale, art. 260 et s., de la loi maritime.

495. — De l'abandon des navires de plaisance (1). — Ces navires n'ont pas de but lucratif; dans les législations qui ne soumettent à la loi maritime que ce genre de navires, l'abandon est impossible. En droit français, la question a été controversée néanmoins; un arrêt récent de la Cour d'Aix, bien motivé, le rejette. En droit belge, il faut en décider de même, et on a reconnu la nécessité d'un projet de loi (2).

496. — Nature et limites du droit à l'abandon. — Nous l'avons dit antérieurement (3) : L'abandon est un acte libératoire et non un mode d'acquisition des navires (4).

L'abandon existe dans la limite où l'armateur est tenu des faits du personnel de mer (5) et des engagements du capitaine (6), sauf immixtion personnelle (7). Cette immixtion, soit par concours, soit par simple ratification, est laissée à l'appréciation des tribunaux.

C'est donc l'aventure nautique ou expédition maritime qui domine l'abandon. Celui-ci suppose un voyage en mer, et l'abandon n'est, au fond, que la cession aux créanciers de l'émolument du voyage. Il ne s'étend pas au navire en construction (8).

Tous les pays ne connaissent pas ces limites et s'il semble en être ainsi en Angleterre (9), en France (10) et en Belgique (11), avant la nouvelle loi, l'abandon fluvial

(1) Aix, 25 juill. 1908, *R. I. D. M.*, XXIV, p. 37.

(2) *Ann. parl.*, 1907, col.

(3) Cf. n° 164.

(4) Bordeaux, 15 févr. 1887, *R. I. D. M.*, III, p. 416.

(5) Cf. nos 455 et s.

(6) Cf. nos 320, 471 et s.

(7) Cass. fr., 22 mai 1867, *DALL. PÉR.*, I, 212. — Cf. n° 414.

(8) Cf. nos 506 et s. — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, n° 226.

(9) Ch. des Lords, 22 juin 1894, *Id.*, 1895-1896, p. 460.

(10) Rennes, 9 juin 1890, *R. I. D. M.*, VII, p. 14.

(11) Brux., 14 juill. 1886, *R. I. D. M.*, 1886-1887, p. 199.

vient d'y être législativement consacré (1), comme en Allemagne (2), en Hollande (3) et aux États-Unis (4).

Ce voyage doit avoir un but de lucre et il doit s'agir d'un bâtiment répondant à la définition du navire (5).

497. — Des dettes susceptibles d'abandon. — Toutes les dettes de l'armement ne sont pas susceptibles d'abandon. La loi belge ne vise que celles contractées ou causées par le capitaine et par l'équipage, ès qualité, et les dettes d'assistance et de sauvetage. Dès que le navire fait voyage et s'éloigne de la surveillance personnelle de l'armateur, le droit d'abandon compense les responsabilités que lui créent ses préposés.

A la différence du Congrès de Venise (6), la loi belge semble avoir englobé les lésions aux personnes dans la limitation légale de responsabilité. Cependant, la question demeure, en droit comparé, très douteuse. Le comité maritime l'a mise à l'étude récemment (7).

498. — L'abandon est-il divisible? — Y a-t-il des créances pour lesquelles l'abandon opère pour partie? Il va de soi qu'on ne peut abandonner un morceau de bâtiment. L'abandon est un mode d'exécution qui est de nature indivisible, disent les uns, qui le qualifient de dation en paiement (9). C'est un mode de libération, ripostent les autres. Les créanciers qui font vendre le navire doivent ristourner au propriétaire l'excédent du prix (8).

Nous nous sommes rangés à cette dernière opinion (10).

L'objet même de l'abandon est donc divisible.

Mais nous nous posons cette question au point de vue de la dette qui cause l'abandon. Peut-il y avoir abandon pour certaines dettes et pas pour d'autres? Nous nous demandons pourquoi, de plusieurs créanciers qui concourent au même titre, certains ne pourraient être hors de l'abandon. Un même abordage peut créer les dettes les plus variées. La perte du navire met fin à des engagements personnels de

(1) Loi belge de 1908. — (2) Loi du 15 juin 1895, art. 4 et 5. — (3) Art. 751. — (4) Act du 19 juin 1886. — (5) Cf. nos 554 et s.

(6) Cf. Compte rendu, *passim*.

(7) Congrès de Brême, 1909.

(8) PARDESSUS, t. II, p. 663; — DE COURCY, *L'Abandon et le délaissement*.

(9) DE VALROGER, n° 270. — (10) Cf. nos 164, 496.

l'armateur, qui, même lorsqu'ils sont relatifs au navire et à l'expédition, peuvent encore entamer sa responsabilité. Il peut abandonner d'un côté et demeurer lié de l'autre. Supposons un navire mal conditionné. Il sombre. Les parents des morts demandent réparation. C'est là un fait qui engage la responsabilité personnelle de l'armement. Il pourra abandonner le navire aux autres créanciers, non à ceux-là.

La nature du créancier influe-t-elle sur le droit d'abandon? C'est une question controversée. On a décidé que l'abandon est opposable à l'Etat par un armement (1).

On a décidé que des passagers non-commerçants y étaient soumis (2). Mais, d'autre part, le Conseil d'Etat a jugé indéfiniment responsable une compagnie qui avait contracté avec l'Etat (3). La nature du créancier peut influencer, si elle change la nature de la dette.

499. — Contrats de transport. — Ils rentrent assurément dans les engagements autorisant l'abandon. Les anciennes controverses sur ce point sont éteintes (4). Il en est de même du contrat de passage (8). On discute encore sur les suites du contrat et sur l'abandon en cas de lésions corporelles (5).

500. — Réparations et fournitures. — Il n'y a pas de raisons pour excepter ces créances de la loi d'abandon. On a essayé, dans un esprit protectionniste, de créer à ce propos un régime privilégié qui est peu justifiable (6).

501. — Des dettes au port d'armement. — Ce qui se passe au port d'armement se passe sous l'œil du maître. Nous rentrons dans le droit commun. L'armateur y est considéré comme étant intervenu personnellement aux actes générateurs d'obligations. Il en est ainsi, notamment, pour les engagements de marins qui ouvrent

(1) Cass. b., 24 nov. 1881, DALLOZ, v^o *Droit maritime*, Suppl., n^o 316.

(2) Paris, 24 mai 1862, DALL. PÉR., II, 175.

(3) 8 mai 1874, SIREY, 1876, II, 93. — Cf. aussi au n^o

(4) RIPERT, « Responsabilité du propriétaire de navire », *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 428.

(5) DE VALROGER, t. 1^{er}, n^o 260; — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, n^o 208. — Seine, 28 juin 1897, *R. I. D. M.*, XV, p. 67. — Discussion au Congrès de Venise, *passim*.

(6) Congrès de Venise, Documents. — Cf. ci-dessus, n^o 428.

une action sur la fortune de terre de l'armateur pour toutes leurs suites, si l'engagement s'est fait au port d'armement (1).

502. — Du vice propre au départ. — En ce cas, l'abandon n'est pas possible. L'armateur avait l'obligation personnelle de mettre à la mer un navire navigable (2). Elle ne tombe pas dans les termes de l'article 46. Elle est hors de la fortune de mer. Tout ce qui se passe à terre, spécialement sous les yeux de l'armateur, échappe à la raison qui a déterminé la limitation de la responsabilité. Durant le voyage, tout est soustrait à la surveillance de l'armateur, demeuré à terre, et justifie le droit de s'exonérer des suites de faits sur lesquels il est sans action. A terre, et surtout au lieu d'armement, sous l'œil du maître, cette exonération n'est plus de mise. En outre, l'obligation de navigabilité du bâtiment est un objet essentiel du contrat de transport. La loi ne peut délier d'avance les armateurs de la foi due à leurs conventions. Telle est la solution en droit *français* (3), en droit *anglais* (4).

En *Italie*, les principes ont été particulièrement bien définis par un arrêt qui dit : « L'armateur a l'obligation de tenir son navire en bon état de navigabilité et de le munir des agrès et appareils nécessaires à la navigabilité. Il est donc responsable des blessures ayant entraîné la mort d'une personne de l'équipage, causé par la chute d'un agrès qui s'est rompu par suite de vétusté, et ne peut, en pareil cas, se libérer par l'abandon du navire (5).

En *Allemagne* et aux *États-Unis*, où la question se pose souvent à propos de l'*Harter Act*, on fait la même distinction; si c'est le capitaine, préposé de l'armateur, qui est l'agent coupable, sa qualité de capitaine ne fera pas bénéficier l'armateur d'une limitation de

(1) Cass. fr., 10 juin 1879, DALL. PÉR., I, 339; — Bordeaux, 1^{er} août 1853, DALL. PÉR., 1857, II, 73; — Cass. fr., 30 août 1859, DALL. PÉR., I, 350; — Comm. Dunkerque, 21 mars 1887, R. I. D. M., p. 688.

(2) Cf. nos 298 et s. — Cass. fr., 11 avril 1870, DALL. PÉR., 1872, I, 54.

(3) Cf. R. I. D. M., XV, p. 252; — Cass., 9 nov. 1898, *Id.*, XIV, p. 321; — Rouen, 3 mars 1897, *Id.*, XII, p. 680; — Cass., 3 mars 1897, XII, p. 660; — Marseille, 14 déc. 1898, *Id.*, XIV, p. 508.

(4) Haute Cour de justice, 27 mai 1898, R. I. D. M., XIV, p. 700.

(5) Gênes, 27 févr. 1899, R. I. D. M., XV, p. 249 et Cass. Turin, 16 nov. 1899, *Id.*, XV, p. 830; — Cass. Naples, 27 févr. 1899, *Id.*, XIV, p. 841.

responsabilité : puisqu'il était mandataire de l'armement, c'est l'armateur en personne qui est réputé avoir agi (1).

503. — Des primes d'assurances. — Dès qu'on admet que le contrat d'assurances ne concerne que la fortune de terre de l'armateur, il faut décider que le propriétaire ne peut, par l'abandon, se libérer de l'obligation de payer les primes, même si c'est le capitaine copropriétaire qui a souscrit l'assurance (2).

504. — Contrat d'engagement de l'équipage. — Nous avons déjà touché ce point (3). Salaires, rapatriement, conduite, indemnités, tout est d'ordre public (4). L'armateur ne peut s'exonérer de ses obligations à l'égard de son personnel. Peut-il user de l'abandon? On peut en douter. En effet, les temps ne sont plus où, en cas de naufrage, les matelots n'avaient de rémunération qu'à concurrence des effets sauvés (5).

La majorité des auteurs et la jurisprudence l'admettent pour les engagements faits par le capitaine ès qualité pendant le voyage. Ils le rejettent pour ceux faits au port d'armement, et pour tous les cas où l'armateur est intervenu et a fait ou ratifié, même tacitement, le contrat (6).

Ainsi l'abandon les atteint quand l'engagement s'est fait par le capitaine, non pas quand l'acte est personnel à l'armateur (7) ou a été exécuté par un mandataire terrestre ou même simplement passé au lieu de la demeure de l'armateur (8). L'humanité commande une application stricte de cette règle, en attendant une réforme législative

(1) Tribunal supérieur hanséatique, 23 déc. 1898, *R. I. D. M.*, XV, p. 180; — Id., 6 juin 1898, *Id.*, XIV, p. 700; — Cour district Etats-Unis, 9 sept. 1897, XIII, p. 420. — WHEELER. *Modern law of carriers*, p. 31, 97, 298, 304 et s., 306, 324; — SCRUTTON, *Contract of affreightment*, p. 166.

(2) THIÉBAUT, op. cité, n° 129.

(3) Cf. n° 278 et s. — (4) Art. 110.

(5) Art. 258, Code français de 1808. — Cf. n° 372.

(6) JACOBS, n° 291; — THIÉBAUT, n° 131-134. — Bordeaux, 1^{er} août 1855, DALL. PÉR., 1857, II, 43; — Cass. fr., 30 août 1859, DALL. PÉR., I, 350; — Anvers, 29 avril 1870, *Jur. Anv.*, I, 155; — Rouen, 2 août 1873, DALL. PÉR., 1874, II, 179.

(7) RIPERT, « Responsabilité du propriétaire de navire », *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 433. — Aix, 23 mars 1886, *R. I. D. M.*, 1885-1886, p. 604.

(8) Cass. fr., 10 juin 1879, DALL. PÉR., I, 339. — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, n° 210.

annoncée en Belgique (1), en Hongrie (2) et en France (3), déjà réalisée en Allemagne (4), dans les lois scandinaves (5), en Italie (6), au Portugal (7), en Roumanie (8), aux États-Unis (9).

505. — Des dettes d'assistance et de sauvetage. — Nous nous demandons pourquoi la loi belge a visé spécialement (10) les frais et indemnités dus pour cause d'assistance et de sauvetage. Il était de jurisprudence que ces dettes fussent comprises dans la fortune de mer (11). Sans doute est-ce une transposition littérale d'un des vœux de Venise où il avait sa raison d'être au point de vue de la loi anglaise (12).

506. — Effet et matière de l'abandon. — L'abandon comprend le navire, objet principal, le fret, objet accessoire. Le navire c'est la coque, agrès et apparaux, tel qu'il existe au moment de l'abandon (13), et quant au fret, c'est le fret pendant (*pending freight*).

L'abandon n'est pas translatif de propriété. C'est une cession de biens. Elle est donc sans effet rétroactif quant à la propriété (14).

L'indemnité d'abordage remplace dans la fortune de mer le navire qui a péri (15).

507. — Du nouveau voyage. — Sous la loi de 1879, le droit d'abandon portait sur le navire et le fret à la fin du voyage au cours duquel l'obligation était née et l'abandon, retardé pour n'importe quelle raison, devait donc remonter et rétroagir au moment où le voyage s'était terminé. Depuis lors, dit un jugement, le propriétaire

(1) *Ann. parl.*, 1907. — (2) Projet hongrois, art. 26. — (3) Projet de 1865, art. 225, al. 1^{er}. — (4) Art. 487. — (5) Art. 222. — (6) Art. 491, § 1^{er}. — (7) Art. 492, § 1^{er}. — (8) Art. 501. — (9) Loi, 19 juin 1884, art. 18.

(10) Art. 46, al. 2.

(11) PAND. B., v^o *Assistance maritime*, n^o 70.

(12) Discours de M. Franck, *Doc. de Venise*, p. 521.

(13) Cf. n^{os} 507, 510, 519. — Douai, 23 nov. 1899, *R. I. D. M.*, p. 402.

(14) Cf. n^{os} 164, 496.

(15) DESJARDINS, t. II, p. 96. — RUBEN DE COUDER, v^o *Armateur*, n^o 103. — AUTRAN, *Code de l'abordage*, p. 449.

est gérant d'affaires de ses créanciers (1), et la Cour de cassation ajoute que l'abandon ne pouvant être effectué en pleine mer, le navire doit être abandonné dans l'état où il se trouve au moment de son retour au port (2).

Ces bases sont demeurées les mêmes sous la loi nouvelle. Tout nouveau voyage a lieu aux risques et périls du propriétaire (3). Tant pis pour sa fortune de terre ! Entre le fait générateur de l'obligation et la fin du voyage, l'armateur demeure maître de ses droits, sous réserve d'en céder l'émolument à son créancier. Il est faux de dire que le navire, au lendemain de ce fait, soit frappé d'indisponibilité, et qu'ainsi l'armateur cesse de pouvoir exploiter librement (4). Mais à partir du fait, il est soumis à l'éventualité de l'abandon, et dès qu'il est averti de l'existence de la créance et de la réclamation, tout acte de disposition de sa part peut entraîner responsabilité de sa fortune de terre, même avant la fin du voyage. L'objet de cette responsabilité n'est pas le même que celui de la créance génératrice de l'abandon. Elle se traduit éventuellement par des dommages-intérêts représentant la perte subie par le gage des créanciers-

Le voyage terminé, si l'armateur en entreprend un autre sans liquider sa dette ou tout au moins sans donner caution, il s'engage sur sa fortune de terre (5).

On a, conformément à cette manière de voir, jugé que les réparations et le renflouement, actes conservatoires, laissent intact le droit d'abandon (6).

Quant au nouveau voyage, comme le dit avec raison M. Ripert (7), la jurisprudence est partie d'une idée peu sûre : rechercher l'intention de l'armateur et tâcher de découvrir s'il a entendu renoncer à l'abandon (8). Il faut y substituer la question suivante : le propriétaire a-t-il détruit, par son fait, la fortune de mer (9) ?

(1) Anvers, 23 juill. 1892, *Jur. Anv.*, p. 265.

(2) 13 juin 1904, *R. I. D. M.*, XX, p. 433 ; *Pas.*, I, p. 265.

(3) Conclusions de M. l'Avocat général Terlinden, *Pas.*, 1904, I, 264.

(4) Paris, 24 mai 1862, *DALL. PÉR.*, II, 75 ; — Cass. fr., 31 déc. 1856, *DALL. PÉR.*, 1857, I, 188 ; — Gand, 19 juin 1880, *B. J.*, col. 965.

(5) Cf. nos 510, 519.

(6) Bordeaux, 15 févr. 1887, *R. I. D. M.*, III, p. 416 ; — Douai, 23 nov. 1899, *Id.*, XV, p. 402 ; — Cass. fr., 14 janv. 1901, *Id.*, XVI, p. 467 ; — Tunis, 9 mars 1889, *Id.*, V, p. 139 ; — Alger, 18 mars 1890, *Id.*, VI, p. 35.

(7) « Responsabilité du propriétaire de navire », *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 440.

(8) Cf. nos 510, 519. — (9) Cf. nos 510, 519.

Où nous nous écartons de cette opinion c'est quand, malgré ce fait nouveau et dommageable, il maintient que l'armateur peut satisfaire ses créanciers par l'abandon d'un objet qui n'est peut-être qu'une épave au fond de la mer. Ce fait engage sa responsabilité dans les limites où il gérât le patrimoine de mer, mais pas au delà. Il sera donc tenu de dommages-intérêts qui ne dépasseront pas, en règle générale, la valeur de la fortune de mer.

508. — De la notification de l'abandon et de ses effets. — L'abandon n'est soumis à aucune forme (1). Cependant, il ne produit ses effets qu'à dater du jour où il a été accepté ou jugé valable (2).

Quelle est la situation de l'armateur dans la période entre le fait donnant ouverture à l'abandon et l'acceptation de l'abandon par le créancier ou par justice? A partir de la notification de l'abandon, la réponse ne peut faire de doute (3); l'armateur doit au patrimoine de mer les soins d'un bon père de famille. Mais avant cette notification?

Il y a lieu de distinguer deux hypothèses. L'armateur peut être averti de la créance ou non. Tous les actes de disposition, même à titre gratuit, avant qu'il ait eu connaissance de la créance, sont valables, en ce sens qu'il n'engagera pas sa fortune de terre (4). Le créancier n'aura plus que son droit de suite sur le bâtiment, au cas où l'armateur aurait donné le navire. En cas de vente, il aura droit au prix (5).

Dès le moment, au contraire, où il sait qu'il y a un créancier, il ne cesse pas d'être propriétaire ou armateur, mais ses droits sont limités. Il peut certes disposer librement du navire, mais au risque d'être déchu du droit d'abandon, ou de devenir personnellement responsable du dommage qu'il ferait subir à la fortune de mer (6):

509. — De la perte du droit d'abandon. — Nous avons touché ce point dans le numéro précédent (7). Ajoutons que toute immixtion personnelle de l'armateur, même par ratification tacite des

(1) Cf. n° 510. — (2) DE VALROGER, n° 271.

(3) Cf. nos 510, 519. — DE VALROGER, n° 271; — JACOBS, t. Ier, p. 103, n° 74; — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, n° 260.

(4) PAND. B., v° *Abandon du navire et du fret*, nos 73 et s.

(5) Cf. n° 510. — (6) Cf. nos 510, 519. — (7) Cf. n° 496.

actes du capitaine, engage l'armateur sur sa fortune de terre (1). Il s'ensuit que si le capitaine n'agit plus ès qualité (2), mais en vertu d'un mandat spécial (3), il cesse d'être gérant du patrimoine de mer et mandataire légal de l'armateur pour devenir son fondé de pouvoir selon le droit commun, c'est-à-dire sans possibilité d'abandon. On peut parfaitement concilier l'abandon et le délaissement (4).

510. — Renonciation, formes et délais de l'abandon. — L'abandon n'est soumis à aucune forme, et à nulle prescription. Toutefois, comme ce n'est qu'une mesure d'exécution, il va de soi qu'il est inutile si la créance est prescrite. L'abandon est possible tant que l'armateur n'a pas engagé sa fortune de terre par une reconnaissance exempte de doute, par exemple par l'exécution sur ses biens d'un arrêt de justice, sans protestation ni réserve.

Il peut être proposé en appel (5). Il peut être précédé de réserves, sans que l'armateur se soit définitivement décidé. Quand la condamnation est définitive, il peut en être autrement (6). Le navire est saisi et vendu par justice, l'armateur y laisse procéder. Peut-il faire abandon après la vente? C'est une question de fait. Si son attitude n'emporte pas une renonciation nette à l'abandon, pourquoi non? Toute la procédure est, suivant l'usage, conduite contre le capitaine. C'est donc bien la fortune de mer seule qui est visée (7). Au reste, il est aisé aux créanciers de mettre l'armateur en demeure d'opter, s'ils visent autre chose que la fortune de mer.

C'est généralement une présomption d'intention qui décide quand

(1) Cf. nos 476, 496. — Cass. fr., 17 mai 1892, DALL. PÉR., I, 326; — Id., 7 nov. 1854 Id., I, 437; — Rennes, 16 juin 1860, Id., 1861, II, 161. — Cf. THIÉBAUT, n° 197.

(2) Cf. n° 250. — (3) Cf. n° 314.

(4) Cass. fr., 13 févr. 1882, DALL. PÉR., I, 129. — LE COUTURIER, « De l'abandon et du délaissement », *R. I. D. M.*, XIII, p. 225. — Anvers, 27 juill. 1899, *Id.*, XV, p. 506. — DE VALROGER, t. IV, p. 137; — DESJARDINS, t. II, p. 101.

(5) DE VALROGER, n° 274. — Paris, 9 juill. 1872, DALL. PÉR., 1874, II, 193; — Anvers, 1865, *Id.*, I, 284; — Cass. fr., 31 déc. 1856, SIREY, 1857, I, 837; — Aix, 2 mars 1865, *Id.*, 1866, II, 86; — Comm. Le Havre, 2 juill. 1888, *R. I. D. M.*, II, p. 286; — Comm. Anvers, 28 janv. 1893, *Jur. Anv.*, I, p. 121; — Anvers, 27 juill. 1899, *R. I. D. M.*, XV, p. 506. — FUZIER-HERMAN, *v° Abandon*, nos 280, 285; — BÉDARRIDE, t. 1^{er}, n° 297.

(6) Cf. THIÉBAUT, op. cité, nos 181 et s.; — CRESPEL LAURIN, t. 1^{er}, p. 637.

(7) Cf. THIÉBAUT, op. cité, nos 185 et 186. — BRUX., 2 juill. 1902, *R. I. D. M.*, XVIII, p. 379.

un armateur a renoncé au droit d'abandon. En général, les actes d'administration et de gestion, dans le sens le plus large, n'amèneront pas cet effet. Par contre, tout acte de disposition qui impliquerait, en même temps, le passage du navire ou de sa valeur dans la fortune de terre, exclut la possibilité de l'abandon (1). Il en est de même quand le propriétaire anéantit le gage de ses créanciers (2).

Nous avons déjà parlé de cette question (3) à propos du nouveau voyage entamé par l'armateur. Nous avons dit qu'il engageait la fortune de terre, mais seulement à concurrence de la diminution de valeur du gage. Il peut se faire qu'on lise dans cette nouvelle expédition la volonté de l'armateur de renoncer à l'abandon, mais encore faudra-t-il un ensemble de présomptions graves, claires et concordantes pour que renonciation en résulte. Le seul fait d'une nouvelle expédition est insuffisant (4).

Que décider en cas de vente? La vente sur saisie n'est qu'une exécution sur la fortune de mer, mais la vente volontaire? En Italie et en France, on rejette l'abandon (5). Il y a cependant des décisions françaises qui admettent comme en Belgique que cet acte de disposition ne dépasse pas la fortune de mer (6). La nouvelle loi belge nous paraît commander plus que jamais pareille solution. L'abandon n'est plus possible, soit. Mais l'armateur doit des dommages-intérêts à concurrence de la valeur du bâtiment et du fret.

Aux *Pays-Bas*, il faut un acte notarié, un acte d'huissier et pour faire abandon (7), en *Italie* et en *Roumanie*, une transcription à

(1) DE VALROGER, n° 274. — Cass. fr., 31 déc. 1856, DALL. PÉR., 1857, I, 188; — Id., 22 mai 1867, Id., I, 212; — Anvers, 23 juill. 1882, *Jur. Anv.*, 1892, I, 258.

(2) Poitiers, 3 juill. 1876, DALL. PÉR., 1877, II, 70. — DESJARDINS, nos 295, 300.

(3) Cf. nos 507, 519.

(4) *Contra* : Cass., 13 juin 1904, *R. I. D. M.*, XX, p. 433; — Douai, 29 déc. 1906 *Id.*, p. 189 et 465; — Gand, 12 mai 1904, *Id.*, XX, p. 69; — Bruges, 7 juin 1900 *Id.*, XVI, p. 218. — DE VALROGER, t. Ier, p. 274 et 329. — *Pro* : Bordeaux, 28 juill. 1885, *Id.*, II, 659. — DESJARDINS, t. II, n° 295; — DE COURCY, *Questions*, t. II, p. 175; — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, p. 261; — LYON-CAEN, *Revue critique*, 1907 p. 513; 1908, p. 515, SIREY, 1908, I, 113; — BOISTEL, note DALL. PÉR., 1908, I, 97; — RIPERT, « Responsabilité du propriétaire de navire », *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 440.

(5) Gênes, 6 mai 1898, *R. I. D. M.*, XIII, p. 816; — Cass. Turin, 17 janv. 1895, *Id.*, p. 562.

(6) RIPERT, op. cité, *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 441. — PAND. B., v° *Abandon*, nos 73 et s. — Cf. nos 508, 519.

(7) Art. 321.

l'office maritime (1); au *Chili* (2) et en *Argentine* (3), un acte public notifié.

511. — Liquidation de l'abandon. — Cette cession de patrimoine entraîne nomination d'un liquidateur. Celui-ci succède à la gestion d'affaires de l'armateur qui lui doit avant tout compte de ses actes (4).

512. — Droit comparé. — En *Italie*, la vente volontaire ou l'expropriation forcée enlèvent au propriétaire le droit de faire abandon; en d'autres termes, le droit d'abandon suppose l'existence de la qualité de propriétaire de navire (5). De même toute immixtion ou obligation personnelle de l'armateur l'empêchent de faire abandon (6). Celui-ci peut se faire à tout moment, sans délai (7).

Aux *Etats-Unis*, l'abandon peut se faire en tout état de cause, même après délaisement (8). En *Tunisie*, il en est de même (9), il faut une renonciation claire et exempte de doute (10).

Au *Brésil*, le seul propriétaire de navire peut faire abandon (11).

513. — Vœu de Congrès. — Le Congrès de Bruxelles de 1888 a fait un accueil favorable à la proposition suivante sans en faire cependant un vœu exprès :

« Le propriétaire qui fait abandon doit, préalablement, désintéresser les créanciers qui ont des privilèges ou hypothèques sur le navire ou le fret et qui conserveraient, nonobstant l'abandon, une action personnelle contre lui; il doit aussi provoquer la nomination, par la justice, d'un liquidateur chargé de recevoir l'objet de l'abandon et d'en répartir le produit entre les créanciers que l'abandon prive de leur recours contre le propriétaire personnellement. Aucun autre créancier ne participe à la répartition.

» S'il y a contestation sur l'obligation personnelle du propriétaire,

(1) Art. 492. — (2) Art. 888. — (3) Art. 880.

(4) Anvers, 23 juill. 1892, *Jur. Anv.*, I, p. 267.

(5) Cass. Turin, 17 janv. 1899, *R. I. D. M.*, XIV, p. 565.

(6) Cass. Turin, 23 août 1887, *Id.*, IV, p. 337.

(7) Cass. Flor., 22 févr. 1886, *Id.*, II, p. 730.

(8) Cour suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, *Id.*, II, p. 187.

(9) Tunis, 9 mars 1889, *Id.*, V, p. 139. — (10) *Idem.*

(11) Suprême tribunal fédéral, 17 févr. 1897, *Id.*, XIII, p. 186. — Cf. nos 492, 493.

le liquidateur réserve, jusqu'après décision judiciaire rendu en dernier ressort, la part revenant à la créance dans le cas où l'abandon en libérerait le propriétaire du navire.

» La nomination du liquidateur est publiée dans un journal de la localité où siège le tribunal qui l'a désigné. Aucune répartition n'est faite avant qu'il se soit écoulé un mois depuis cette publication. Est déchu de tout droit dans les répartitions faites, le créancier qui n'a pas fait connaître sa créance au liquidateur avant ces répartitions. »

514. — Système de l'option (Nouvelle loi belge de 1908). — Ce système, résultat des travaux du comité maritime international, constitue une solution transactionnelle entre les législations continentales et américaines, d'une part, et la législation anglaise, d'autre part. On trouvera ci-dessus un exposé de ces études préparatoires dans un chapitre spécial (1). La base est la limitation de la responsabilité au navire, au fret et à ses accessoires afférents au voyage ou à leur valeur à la fin du voyage, avec faculté d'y substituer le forfait d'une responsabilité de 8 livres sterlings par tonne de jauge brute.

« Il est logique, disait M. Verneaux (2), de cumuler deux règles qui se corrigent l'une par l'autre. Isolées, elles prêtent à de justes critiques. » De là l'article 47 (3) qui dit que « le propriétaire peut remplacer l'abandon du navire par le paiement de sa valeur à la fin du voyage ou d'une somme correspondant pour chaque voyage à 200 francs par tonne de jauge brute de son bâtiment. Il ne peut user de cette dernière faculté pour se libérer des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage. Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas au droit des créanciers de saisir conservatoirement le navire en cours de voyage ou d'exiger caution. »

(1) Cf. nos 421 et s.

(2) Rapport à l'Association française pour l'unification du droit maritime. (Conférence de Venise, *Documents*, p. 248.). — (3) Cf. nos 446 et s.

515. — L'abandon en espèces et le patrimoine de mer. — Nous l'avons dit ci-dessus (1), cet article établit un système transactionnel, celui de l'option entre le système de l'abandon et le système anglais du forfait. Il n'est pas tout à fait exact de déclarer, comme on l'a dit au cours des travaux préparatoires, que ce n'est qu'une « condensation du vœu de Venise (2) ». En effet, le système adopté par ce Congrès, c'est le système allemand de l'exécution réelle qui constitue un patrimoine de mer grevé de créances dont certaines sont privilégiées; par une erreur regrettable, la loi belge a conservé la formule française de l'abandon. La commission de Paris, dit M. Verneaux, l'avait proscrite avec raison (3). Sans doute, elle aboutit au fond, malgré ses termes, à la responsabilité réelle, mais elle laisse la place à une interprétation impliquant pour le propriétaire de navire une responsabilité personnelle indéfinie s'il compromet la faculté d'abandon, et cette crainte peut l'empêcher d'accomplir, après un sinistre, les actes de gestion les plus utiles à l'intérêt général.

Cette antinomie a persisté dans la discussion législative. Le Ministre a très exactement qualifié la mesure proposée d'« abandon en espèces (4) ». D'autre part, M. Louis Franck a, lui aussi, très exactement appelé (5) la portée et l'esprit des vœux du Congrès de Venise en soulignant les différences entre l'ancien système de l'abandon et le nouveau régime de l'option (6). Tous les deux ont

(1) Cf. n^o 514.

(2) *Ann. parl.*, p. 51.

(3) Documents de la Conférence de Venise, p. 245.

(4) *Ann. parl.*, p. 51. — (5) *Ann. parl.*, p. 60.

(6) Au régime de l'abandon, le projet de loi apporte des modifications heureuses qui en feront une des lois les plus progressives qui soit en ce moment dans le monde.

Le système généralement en vigueur a ce défaut que l'armateur est obligé d'abandonner son navire en nature et que le créancier reçoive ce bâtiment qu'il lui est très difficile, souvent, de réaliser dans des conditions convenables. Le projet permet de substituer à ce système un autre mode de libération infiniment plus simple.

Il dit à l'armateur : « Au lieu de donner le navire, vous aurez le droit de donner la valeur de ce navire. »

Voici les raisons pratiques de cette réforme : Quand un abordage se produit, par exemple dans l'Escaut, et qu'il s'agit de savoir qui en doit supporter la responsabilité, cette question ne se juge pas immédiatement. Il faut, hélas ! un an, deux ans, trois ans avant que l'on sache, en dernier ressort, qui, en définitive, paiera les dégâts occasionnés — dégâts dont le navire coupable et son fret devront répondre,

raison. L'ensemble de la loi atteste que le sens dans lequel doit s'interpréter la législation nouvelle, est celui des vœux du Congrès de Venise, mais le Ministre a bien fait de dire qu'il y a abandon en espèces. C'est qu'on a dévié sur ce point de la ligne de conduite arrêtée par le comité maritime international qui constituait en première ligne un patrimoine de mer, et tenait en réserve la responsabilité illimitée du droit commun, conformément au droit allemand. Ici, au contraire, la responsabilité illimitée demeure la règle, sauf abandon, comme en droit français, et la loi ne constitue un patrimoine de mer que comme matière de l'abandon, avec option entre l'abandon en nature ou en espèces.

comme limite de responsabilité. Mais, dans l'intervalle, il y a intérêt à ce que l'armateur puisse disposer de son navire, il y a intérêt à ce qu'il n'ait pas à se dire : « Si j'envoie mon navire faire un voyage, au loin, dans des parages où il peut s'avarier, est-ce que dans un an, dans deux ans, dans trois ans, lorsque — ayant perdu mon procès — je me présenterai pour l'abandonner, on ne dira pas que mon vapeur a perdu de sa valeur, qu'il a subi des dégâts, qu'il est détérioré et qu'en conséquence, je suis responsable de cette détérioration; que je dois prouver qu'utilisé au moment opportun, après la fin du voyage, mon navire eût suffi à payer tous les dommages-intérêts? »

Eh bien, messieurs, d'après le projet, il y a un moyen simple d'échapper, à cet égard, à toute espèce de critique, car il dit à l'armateur : « Vous abandonnez votre navire après le voyage au cours duquel l'accident se sera produit et en lui attribuant la valeur que ce bâtiment avait à ce moment. » Il en résulte cette conséquence évidente, consacrée d'ailleurs par la jurisprudence et par la loi, et que nous maintenons, que si l'armateur fait effectuer un voyage à son navire dans l'intervalle, et qu'après deux ou trois ans il en fasse l'abandon, c'est à lui à justifier qu'il n'y aura pas eu de dommage, que le bateau n'aura pas subi de détérioration entraînant une diminution de valeur.

La preuve lui incombera, parce qu'il invoque une exception : il a le droit de payer la valeur à la fin du voyage; mais il n'a pas le droit de payer une valeur quelconque. Et s'il ne lui est pas possible de prouver d'une façon sérieuse, par une expertise, même sur requête, par exemple, ou par d'autres éléments que son navire valait telle somme, au moment où le voyage se terminait, il ne justifie pas du fondement de son exception; sans doute, si le navire subsiste, il sera souvent aisé aux hommes de l'art de taxer sa diminution de valeur depuis la fin du voyage, mais si le navire a péri ou si sa détérioration est telle qu'il n'est pas possible de l'évaluer avec quelque exactitude, il ne restera à l'armateur qu'à payer 200 francs par tonne. Toutes ces solutions découlent logiquement du système nouveau de la loi.

De même, s'il est prouvé qu'il y a eu une diminution de valeur, c'est lui qui devra en supporter les conséquences.

Comment entend-on cette responsabilité? Le projet introduit le système de la responsabilité par voyage. La loi forme un tout. Ceux qui sont devenus créanciers

La loi belge s'est ainsi rapprochée des idées défendues récemment par M. Ripert (1).

Le mécanisme de la loi est le suivant. L'armateur choisit son mode de libération. Il peut abandonner en nature. Dans ce cas, nous demeurons sous le régime du vieux droit d'abandon de l'article 216 du Code français et de l'article 7 de la loi belge de 1879 (2).

Mais il peut également choisir le régime nouveau. Celui-ci présente une nouvelle alternative. L'armateur peut opter entre le paiement de la valeur du navire à la fin du voyage ou une somme fixe de 200 francs pour chaque voyage et par tonne. Cette somme représente

du navire au cours d'un voyage, ont comme garantie la valeur de celui-ci ; ils n'ont pas à s'occuper d'autre chose.

Dans cet ordre d'idées, la loi devait définir ce qu'on entend par voyage ; elle donne une définition précise : le voyage, c'est le temps pendant lequel continuent à se trouver à bord les marchandises et les personnes qui y étaient au moment de l'accident. Exemple : Quand l'abordage s'est produit, il y avait à bord 4,000 tonnes de marchandises destinées à divers ports ; c'est au dernier de ces ports que se termine le voyage ; tout le fret afférent à ces marchandises fait partie de la somme à abandonner ; tout ce qui s'y est ajouté dans l'intervalle n'en fait pas partie. Il va de soi que ces principes s'entendent raisonnablement. Ce n'est pas, par exemple, parce qu'un colis ou un lot isolé resterait à bord par hasard ou calcul, au delà de leur destination primitive, que le voyage se trouverait prolongé. Les juges apprécieront. Nous leur donnons un criterium rationnel. On l'appliquera dans le même esprit.

Mais qu'arrive-t-il si le voyage se fait à vide ou s'il se fait sur lest ? Eh bien, la formule du projet donne encore à cet égard une réponse satisfaisante : puisque l'on s'attache à ce criterium que la marchandise qui se trouve sur le navire détermine la valeur du fret à abandonner et la durée du voyage, on règlera l'abandon, dans le sinistre dont je parle, sans tenir compte du fret, puisque le fret des marchandises nouvelles n'a pas à intervenir. Si, au contraire, le navire se trouve en cours de voyage, c'est au premier port où il arrive que se terminera normalement le risque, — je dis normalement parce qu'il est impossible de prévoir toutes les hypothèses.

Tout cela est simple ; tout cela représente un grand progrès sur la législation actuelle. Dans le même ordre d'idées, nous empruntons une heureuse innovation à la législation anglaise : elle consiste à limiter à 200 francs par tonne le montant à abandonner : c'est un maximum. Par une option de ce genre, vous facilitez le mécanisme de l'abandon, lorsque le navire a continué à naviguer et que sa valeur, à la fin du voyage, n'a pas été ou ne peut être utilement déterminée. Vous encouragez aussi la construction des navires de grande valeur. Enfin, si vous n'admettez pas une disposition de ce genre, vous placerez notre marine dans une situation d'infériorité vis-à-vis de la législation anglaise, où cette limite existe et donne satisfaction (*Ann. parl.*, p. 60).

(1) *Ann. dr. comm.*, 1908, p. 424.

(2) Cf. nos 492 et s.

un maximum. L'armateur, après un abordage, laisse le bâtiment achever son voyage. Le voilà déclaré responsable sans qu'il veuille abandonner en nature. Le maximum de l'abandon en espèces est de 200 francs par tonne; mais son navire peut ne pas avoir cette valeur; s'il croit avoir intérêt à abandonner la valeur sur estimation, il le peut; c'est un risque qu'il court. S'il a fait un faux calcul, il pourra être amené à payer davantage.

Il n'y a qu'une dette pour laquelle l'option n'est pas possible, c'est la dette d'assistance. Il ne peut s'en libérer par le paiement du forfait de 200 francs par tonne.

516. — De la procédure en option. — La loi belge ne la détermine pas. C'est à l'armateur à prendre toutes les mesures qui déchargeront d'autant sa responsabilité. Il pourra les prendre tant que son droit d'abandon lui sera demeuré intact (1). Il devra faire savoir nettement s'il choisit l'abandon en nature, et, en matière d'abandon en espèces, s'il s'en tient au chiffre de 200 francs par tonne ou s'il risque une expertise. S'il tarde à ce faire, la partie la plus diligente peut l'y contraindre et faire désigner des experts (2). L'expertise ne vaudra qu'entre parties.

517. — L'assistance est exclue du forfait. — On comprend aisément cette disposition. Des sauvetages peuvent représenter, en danger et valeurs sauvées, plus de 200 francs par tonne. La loi n'a pas voulu ralentir le zèle des sauveteurs par une disposition qui eût pu diminuer leur indemnité.

518. — De la valeur à la fin du voyage. — Si l'armateur ne choisit pas le forfait de 200 francs par tonne, s'il abandonne la valeur du navire à la fin du voyage, c'est le patrimoine de mer qu'il livre aux créanciers. Ce patrimoine comprend le navire et ses accessoires et fruits. Le capitaine a continué le voyage, recettes et dépenses, actif et passif. Des créances nouvelles sont nées à charge du navire, des marchandises ont été débarquées, d'autres ont pris leur place, le fret a été encaissé. Des avaries ont été subies qui ont amené contribution, des primes à la navigation, des indemnités d'assurance et

(1) Cf. n° 509.

(2) Art. 106 du Code de commerce français, art. 71 et 413 du Code de commerce italien.

d'assistance ont été touchées par l'armateur. Quels sont, parmi ces éléments d'actif, ceux qui entrent dans le gage de mer? D'autre part, comment ce patrimoine ainsi composé est-il réparti entre les différents créanciers? A cette deuxième question se lie intimement celle des privilèges et hypothèques maritimes.

Trois systèmes coexistent, quant à la composition du patrimoine de mer : le premier, celui du Congrès de Gênes de 1892, comprend toutes les recettes du navire; le second, diamétralement opposé, le bénéfice en fin de voyage, le fret net; le troisième se compose de certaines recettes du navire seulement. C'est en faveur de ce système intermédiaire que s'est prononcé le Congrès de Venise, et, par suite, la loi belge.

519. — Des éléments du patrimoine de mer. — 1. Le navire. — Le principal élément, c'est assurément le navire, coque, agrès et appareils. Mais dans quel état? Dans celui où il se trouve à la fin du voyage. Il a subi des tempêtes et reçu des avaries. Sa valeur a diminué. Cet aléa est à la charge des créanciers.

Le fait des tiers est placé sur la même ligne. Mais ici la solution peut n'être plus la même. En effet, la lésion peut ouvrir au navire un recours en réparation. Il s'agit d'un abordage. Le navire fautif est débiteur à l'égard de l'autre. L'indemnité d'abordage prend la place de la perte subie.

Mais, dira-t-on, lors d'un cas fortuit, le navire sera presque toujours assuré. Il touchera l'indemnité d'assurance. Supposons un cas de perte totale. L'armateur abandonne l'épave. Il encaisse, d'autre part, la valeur entière du bâtiment. Ne la doit-il pas à ses créanciers? En aucune manière. Un texte exprès retranche, en effet, du patrimoine de mer l'indemnité d'assurance (1).

Il n'en est pas de même du fait du propriétaire. C'est par sa faute, et sa faute personnelle, que le navire périt. Il a, par exemple, négligé d'y faire les réparations indispensables. Le navire devenu innavigable est totalement perdu. Ce peut être aussi le résultat d'une faute du capitaine.

Dans le premier cas, que la loi nouvelle n'examine pas, il s'agit de savoir, tout d'abord, si le fait du propriétaire rentre dans le cas d'immixtion personnelle qui exclut l'abandon (1). Dans ce cas, la

(1) Cf. n° 538. — (2) Cf. n° 496.

question ne se pose même pas. Le propriétaire est tenu sur sa fortune de terre, sans pouvoir exciper d'une limitation de responsabilité.

Mais il peut se faire que, sans qu'il y ait immixtion personnelle excluant l'abandon, le propriétaire de navire ait commis un fait qui amène responsabilité et on peut alors se demander si la gestion du patrimoine de mer ne lui impose pas des obligations contractuelles ou quasi contractuelles vis-à-vis des créanciers. En d'autres termes, la faute du propriétaire se manifestant soit par lui-même, soit par l'intervention d'un courtier ou d'un agent, crée-t-elle un quasi-délit dont les créanciers du patrimoine de mer peuvent exiger réparation? Constitue-t-elle une violation contractuelle ou quasi contractuelle des obligations résultant des créances en question, qui ne sont nées que sous la garantie du patrimoine de mer, tel qu'il se comporterait à la fin du voyage (1)? Peut-on soutenir, au contraire, que l'armateur, demeuré à la tête du patrimoine de mer, même sous la condition résolutoire de l'abandon en fin de voyage, n'est pas un gérant de ce patrimoine, mais, au contraire, demeure sans réserves un propriétaire qui peut librement disposer de son bien?

Les principes ne nous paraissent pas douteux. Par le fait que l'armateur ne se prononce pas dès l'accident et continue à tenir ses créanciers dans l'expectative, il répond à leur égard des conditions dans lesquelles il exerce un droit qui, pour être conditionnel, n'en existe pas moins. Mais, d'autre part, le patrimoine de mer, qui est leur gage, a un gérant naturel et légal, le capitaine ès qualité (2). Tant que le propriétaire, usant de son droit d'attendre, laisse agir le procureur de la fortune de mer, ou n'agit que comme son substitué dans la limite de ses attributions légales, pour en faciliter l'exercice, on ne voit pas en quoi son fait, strictement conforme à la loi, serait, même en cas de faute, une violation contractuelle entraînant sa responsabilité par le seul fait de l'inexécution de l'obligation (3). L'armateur, en effet, s'est, dans ce cas, tenu dans les limites que la loi lui garantit.

Il en serait autrement s'il était intervenu en dehors des fonctions du gérant de la fortune de mer, même sans immixtion personnelle entraînant abandon. Dans ce cas, le fait dommageable pourrait entraîner sa responsabilité ou sa garantie. A quel titre? Soit comme

(1) Bordeaux, 15 févr. 1887, *R. I. D. M.*, III, p. 416.

(2) Cf. n° 250.

(3) Art. 1315 du Code civil.

application de la loi aquilienne, soit comme violation des obligations sur la gestion d'affaires. L'acte dommageable peut être accompli en dehors de la direction commerciale et générale du voyage. Ce sera alors le droit commun de la loi aquilienne. Mais l'acte dépendra le plus souvent des fonctions mêmes de l'armateur. Alors il y aura un engagement sans convention, appuyé sur la loi. On a jugé (1) que l'armateur devait être tenu comme un dépositaire seulement de sa faute lourde. M. de Valroger propose les articles 1136 et 1137 du Code civil qui soumettent le débiteur aux soins d'un bon père de famille. On pourrait préciser davantage et appliquer les règles de la gestion d'affaires (2). On pourrait objecter que l'armateur gère sa propre chose et non la chose d'autrui et qu'il s'ensuit qu'il n'y a pas de gestion d'affaires. Disons, tout d'abord, qu'avec raison, la jurisprudence a toujours interprété largement les conditions d'existence de la *negotiorum gestio* (3). Mais, du jour où l'armateur aura abandonné et opté pour la valeur à la fin du voyage, tous les actes antérieurs à cette notification et postérieurs à la créance couverte par l'abandon ne seront plus des actes de propriétaire. Son droit d'armateur durant toute cette période a été soumis à l'éventualité qui se réalise. La condition rétroagit au jour où la créance est née et où le patrimoine de mer en étant devenu le gage, l'armateur a conservé ses fonctions terrestres d'armateur à côté de la gestion même de la fortune de mer dévolue au capitaine.

C'est la notification de l'abandon qui opère ce déclenchement (4). On ne peut dire que, par ce fait, les créanciers sont rétroactivement propriétaires du navire depuis le jour où leur créance est née, l'abandon n'est pas translatif de propriété. Les créanciers prennent le navire dans l'état où il se trouve. Mais l'armateur peut, en cas de faute compromettant leur gage, être tenu à des dommages-intérêts, et même, s'il y a eu immixtion personnelle et renonciation à l'abandon, à se voir déchu du droit d'abandon (5).

(1) DE VALROGER, n° 271.

(2) Art. 1372 et s. du Code civil. — Art. 1374. Il est tenu d'apporter à la gestion de l'affaire tous les soins d'un bon père de famille. Néanmoins, les circonstances qui l'ont conduit à se charger de l'affaire peuvent autoriser le juge à modérer les dommages-intérêts qui résulteraient des fautes ou de la négligence du gérant.

(3) Cf. Brux., 12 juin 1852, B. J., col. 748; — Id., 5 avril 1854, *Pas.*, p. 61; — Bruges, 4 juin 1867, B. J., col. 918. — (4) Cf. n° 508.

(5) DALLOZ, v° *Droit maritime*, *Suppl.*, n° 328. — Comm. Anvers, 8 sept. 1865, *Jur. Anv.*, I, p. 384.

Tout fait nouveau de l'armateur, postérieur au sinistre, peut donc engager sa fortune de terre (1).

L'engage-t-elle indéfiniment? Nous avons déjà dit que non (2). Si l'armateur n'est coupable que d'une simple faute commise dans la gestion du gage de ses créanciers, il est exposé à devoir payer en argent les suites de cette faute jusqu'à concurrence de la valeur du gage.

Quant à la faute du capitaine, *a fortiori* l'armateur n'en répond pas, mais seulement le patrimoine de mer, à moins qu'il soit déchu du droit d'abandon.

520. — **Vœu de Congrès.** — Le congrès de Venise a touché ce point dans la résolution suivante : « Article 9. Le propriétaire peut prendre, dans l'intérêt de qui il appartiendra, toute mesure utile en ce qui touche le navire, sans être déchu du droit d'exercer les options prévues par les dispositions précédentes. Il est responsable de toute détérioration ou de tout dommage qui, après la fin du voyage, surviendrait au navire au préjudice des créanciers à l'égard desquels la limitation est admise. »

521. — **Les accessoires du navire. — 2. Le fret.** — A l'abandon du navire se joint l'abandon des accessoires du navire et, en première ligne, le fret. C'est une règle de droit commun international. Mais de quel fret s'agit-il? Est-ce le fret des seules marchandises qui étaient à bord au moment où l'obligation est née? Telle était l'interprétation belge (3).

Est-ce le fret pendant au moment de l'abandon? La loi française exige l'abandon du fret des marchandises à bord (4) et, en France, on a généralement interprété ce texte en se plaçant au moment de l'abandon et en déterminant le dernier fret d'après les termes de la charte-partie (5). MM. Lyon-Caen et Renault, dit M. de Valroger (6), qui, en ce qui concerne l'abandon du navire, veulent qu'on envisage

(1) Paris, 24 mai 1862, DALL. PÉR., II, 175.

(2) Cf. nos 507, 510.

(3) Anvers, 23 juill. 1892, *R. I. D. M.*, VIII, p. 131; Id., 30 janv. 1903, *Id.*, XVIII, p. 720; — Anvers, 15 févr. 1884, *Jur. Anv.*, I, 119. — JACOBS, n° 72.

(4) Art. 1^{er} de la loi du 12 août 1885 (nouvel article 216).

(5) DE VALROGER, n° 263. — Douai, 23 nov. 1899, *R. I. D. M.*, p. 402.

(6) Rapport à la Conférence d'Amsterdam, p. 2.

l'état du navire à la fin du voyage auquel se rattache la créance, admettent qu'en ce qui concerne le fret, l'abandon doit seulement porter sur le fret pendant, c'est-à-dire sur le fret qui était en cours au moment où l'abandon a été fait. Il est incontestable que ce système évite bien des complications lorsque l'abandon est fait à divers créanciers dont les créances se réfèrent à des voyages distincts. Mais en pareil cas les mêmes complications se présentent en ce qui concerne le navire. Si pour le navire on ne veut pas avoir égard à son état au moment de l'abandon, pourquoi régler d'une manière différente le sort du fret? Pourquoi ne pas affecter également le navire et le fret aux créanciers du voyage dans lequel la créance est née? C'est ce système qu'a adopté le Comité maritime international et, après lui, la loi belge.

522. — Est-ce le fret net ou le fret brut? — La question, en droit français, est controversée. L'ancienne tradition maritime, qui semblait bien être dans la vérité, n'avait songé qu'au fret brut, par la raison que si l'abandon du fret devait comporter la déduction au profit de l'armateur de toutes les mises dehors, la cession de biens serait une illusion. Au contraire, de même que toutes les avances d'armement et d'expédition sont perdues pour l'armateur par l'abandon du navire, elles doivent l'être par l'abandon du fret comme livrées les unes comme les autres par l'armateur aux chances de la navigation et faisant ainsi partie de sa fortune de mer (1).

Pendant, certains auteurs adoptent la thèse opposée (2). Ils maintiennent les mises dehors dans la fortune de terre de l'armateur, et prétendent que l'abandon du fret brut atteindrait cette fortune de terre. Ils semblent aussi estimer qu'on ne peut abandonner que ce qui est bénéfice, donc le fret net seulement. C'est, à notre sens, une erreur. L'abandon du fret n'a lieu qu'à titre d'accessoire attaché au navire.

La jurisprudence et la doctrine en Belgique penchaient vers cette dernière solution. Mais les travaux préparatoires de la nouvelle loi

(1) Cass. fr., 3 juill. 1905, *R. I. D. M.*, XXI, p. 32; — Id., 18 mai 1870, *DALL. PÉR.*, I, 326. — DE VALROGER, n° 265. — Comm. Le Havre, 23 janv. 1899, *R. I. D. M.*, p. 634 avec la note.

(2) LYON-CAEN et RENAULT, n° 233; — DENISSE, *Du fret*, p. 54; — Cresp et LAURIN, t. Ier, p. 631. — Arrêt d'Aix du 20 juin 1901 (cassé). Note de M. LYON-CAEN, dans la *Revue critique*, 1902, p. 530. — Cf. aussi P. et S., 1905, I, 385.

ont déterminé qu'il s'agissait du fret brut et non du fret net (1). Le premier projet, disent MM. Léon Hennebicq et Alfred Sieveking, essayait de restreindre le gage au fret net, en disant : « Le fret net s'entend du fret brut et du prix de passage, même payé d'avance, déduction faite des charges qui lui sont propres. » On a justement fait remarquer, lors des débats, que ce décompte ne pouvait pratiquement se faire et que ce système avait été abandonné dans les Codes allemands et scandinaves.

C'est en ce sens que la Conférence de Venise s'est prononcée, trappée des complications et des litiges qu'a entraînés la déduction des mises-dehors (2). En outre, les armateurs qui assurent le fret assurent le fret brut et non le fret net (3).

523. — Fret perçu ou à percevoir. — Il n'y a aucune distinction à faire. Le propriétaire doit rapporter les avances de fret qu'il a déjà touchées, alors même qu'il aurait stipulé qu'elles ne seraient pas remboursées en cas de perte. Ces conventions n'existent pas pour les tiers (4). Le propriétaire est réputé l'avoir perçu quand son préposé l'a encaissé, qu'il fasse partie du personnel de terre ou de mer. Il n'y aurait lieu à réserves que si, le fret étant perçu, le voyage ne s'accomplissait pas (5).

524. — Fret de la charte-partie et des connaissements. — Le fret sera-t-il celui porté par la charte-partie ou par les connaissements? La règle est que c'est celui porté par la charte-partie. Le propriétaire abandonne le loyer qu'il touche, rien de plus, rien de moins. Cependant, si l'armateur exploite lui-même son navire, et transporte, on prendra alors comme fret celui du connaissement (6). En cas d'absence de charte-partie et d'indications sur le connaissement, le fret sera fixé par toutes voies de droit (7).

525. — Droit comparé. — C'est le fret brut qui entre dans la fortune de mer en Allemagne, dans les Codes scandinaves, en Répu-

(1) Documents de la Conférence de Venise. Rapport de MM. Léon Hennebicq et Alfred Sieveking, p. 19.

(2) Documents, etc., p. 548 et s., notamment p. 560, 565. — (3) *Id.*, p. 551.

(4) DE VALROGER, n° 267.

(5) DE VALROGER, Rapport à la Conférence d'Amsterdam, op. cit. — Cf. aussi *R. I. D. M.*, XVIII, p. 571.

(6) Documents du Congrès de Venise, p. 576. — (7) *Idem*, p. 332.

blique Argentine. Il semble bien que telle soit l'interprétation aux Etats-Unis (1). Certaines législations se bornent à mentionner le fret sans plus (2). D'autres visent le fret touché ou à toucher pour le voyage (3). D'autres encore se bornent à stipuler l'abandon du navire et de ses accessoires (4).

526. — Dédution des ristournes et commissions. — Nous avons vu antérieurement ce qu'étaient les ristournes (5) (*rebates, rabatten*). Il est certain que le fret abandonné est bien celui que touchent les armateurs. Or, ils ne le touchent que sous déduction des ristournes. Celles-ci doivent donc être déduites du montant abandonné (6). C'est un élément de l'actif qui est tenu en suspens par une condition résolutoire, celle de l'expédition par une ligne déterminée d'une quantité de marchandises convenue en un temps indiqué.

Mais il est impossible d'étendre cette réserve et d'y ajouter les commissions à des intermédiaires. Celles-ci, en effet, sont allouées par un contrat distinct du contrat de transport (7). Il en est également ainsi de la convention du tiers franc (8).

Quant aux salaires à la part ou au profit, le propriétaire doit abandonner tout le fret qu'il touche, mais les salaires sont privilégiés et insaisissables. Ils viendront au partage en deuxième rang (9).

(1) *Revised Statutes*, art. 4283.

(2) Belgique, art. 46; Egypte, art. 30; République Dominicaine, art. 216; France, art. 216; Grèce, art. 216; Haïti, art. 213; Monaco, art. 179; Turquie, art. 30; Venezuela, art. 493.

(3) Argentine, art. 880; Brésil, art. 494; Chili, art. 879; Costa Rica, art. 568; Espagne, art. 587; Guatémala, art. 757; Hollande, art. 321; Honduras, art. 876; Mexique, art. 672; Portugal, art. 492; San Salvador, art. 800; Italie, art. 491; Roumanie, art. 501.

(4) Argentine, art. 880; Costa Rica, art. 568; Espagne, art. 587, Mexique, art. 672.

(5) Cf. n° 122.

(6) Documents de la Conférence de Venise, p. 551.

(7) *Contra* : VERNEAUX, Documents du Congrès de Venise, p. 252.

(8) Cf. n° 265. — DE VALROGER, n° 266.

(9) Art. 23 de la loi de 1908. — Cf. CRESP et LAURIN, t. 1er, p. 632. — *Contra* : DESJARDINS, n° 280; — DE VALROGER, n° 266.

527. — Autres accessoires du navire. — Le fret n'est qu'un des accessoires du navire. C'est à ce titre qu'il est abandonné (1). Il peut n'y avoir pas de fret, si, par exemple, le navire est sur lest (2). Il peut y avoir d'autres accessoires du navire que le fret. Le prix de passage, les surestaries, les contributions d'avarie, les indemnités d'assistance, les primes et subventions, les indemnités d'assurance et les indemnités du droit commun, en font-ils partie ?

La rédaction de la nouvelle loi n'est pas claire. On a conservé l'ancienne formule « le navire et le fret », mais il ne nous semble pas douteux qu'on ait voulu y comprendre tous les fruits du navire jusqu'à la fin du voyage et que, par valeur du navire, il faille comprendre tout le patrimoine de mer risqué en voyage, actif et passif, avec ses privilèges et hypothèques. La déclaration du Ministre que la loi se borne à condenser en un texte les vœux du Congrès de Venise, souligne la nécessité d'interpréter extensivement cette expression (3). Le fret s'entend ici *lato sensu* (4).

528. — Du prix de passage. — La résolution du Congrès de Venise (5) assimile le prix de passage au fret. Il s'agit du prix de passage sans aucune déduction. Cette doctrine est conforme à l'opinion générale (6).

529. — Des surestaries et contrestaries. — Pour ceux qui considèrent les surestaries comme un fret, la question ne se pose pas (7). Mais la jurisprudence belge y voit, à la différence de la justice française, une clause pénale, des dommages-intérêts distincts du fret, mais dérivant également du contrat d'affrètement (8).

Même sous ce deuxième aspect, il nous paraît certain que les

(1) *Ann. parl.*, M. Renkin, p. 103.

(2) Cf. ci-dessus, n° 521.

(3) *Ann. parl.*, p. 50. — Cf. aussi Documents du Congrès de Venise. Rapport de MM. Hennebicq et Sieveking, p. 33.

(4) JACOBS, n° 72.

(5) Cf. Documents du Congrès de Venise, p. 582 et s.

(6) DE VALROGER, n° 263; — JACOBS, n° 72. — Rouen, 27 janv. 1852, *DALL. PÉR.*, 1853, II, 61.

(7) DE VALROGER, n° 701. — Cass. fr., 9 mars 1881, *Pas.*, 1882, 168. — DESJARDINS, n° 788. — BRUX., 1^{er} déc. 1881, *Pas.*, 1882, II, 389.

(8) JACOBS, n° 301. — BRUX., 29 nov. 1883, *Jur. Anv.*, 1884, I, 148; — Id., 4 avril 1888, *Jur. Anv.*, I, 243.

surestaries sont *lato sensu*, un fret, et, en tous cas, un accessoire du navire, tombant dans la fortune de mer. En tant qu'inexécution ou faute contractuelle du chargeur, elles prennent la place d'un dommage subi par le navire et sa fortune de mer.

Le Congrès de Venise en a, du reste, ainsi décidé (1).

530. — Des primes et subventions. — Ce sont des avantages conférés à la fortune de terre de l'armement. Il n'y a donc pas lieu de les faire figurer dans le gage de mer. Le Congrès de Venise les en a expressément exclus (2). Certains y voient des fruits du navire (3).

531. — Des indemnités. — Ainsi que nous l'avons dit pour les surestaries (4), toutes les indemnités pour dommages non réparés, que ce soient des indemnités de droit commun, dues pour un quasi-délit par un tiers, ou que ce soient des contributions d'avarie ou des indemnités d'assistance, tombent dans la fortune de mer, à l'exception de l'indemnité d'assurance qui se puise dans un contrat distinct et purement terrestre. Il va de soi que si le dommage subi par la fortune de mer dans l'une ou l'autre de ces hypothèses, est réparé, la fortune de mer n'a plus droit à être grossie à nouveau du montant de la contribution. Il ne peut également être question que des dommages matériels (5). Le fret étant aussi affecté aux droits des créanciers, les contributions d'avarie commune pour perte de fret viennent également en compte (6).

532. — De l'indemnité d'assistance. — Les raisons qui ont amené le Comité maritime international à ranger cette indemnité dans le gage de mer sont les suivantes : 1° qu'il est des navires consacrés exclusivement à l'industrie de l'assistance et du sauvetage et qu'il est légitime que ces indemnités soient comprises dans l'abandon puisqu'elles constituent le seul produit de ce genre de navires ; 2° que l'assistance expose souvent le navire à des périls et des dommages ; qu'il est juste que la contre-valeur de cette dépréciation ou de ce risque soit abandonnée avec le navire ; 3° que l'assistance a pris de

(1) Cf. Documents du Congrès de Venise, p. 590.

(2) Documents du Congrès de Venise. Rapport de MM. Hennebicq et Sieveking, p. 36.

(3) LYON-CAEN et RENAULT, n° 346.

(4) Cf. n° 529. — DE VALROGER, n° 271 ; — CRESP et LAURIN, t. Ier, p. 634.

(5) Rapport de MM. Hennebicq et Sieveking, p. 35. — (6) Idem.

plus en plus le caractère d'une opération commerciale; que, s'il est légitime de réserver au capitaine et à l'équipage leur part de récompense, il n'y a aucune raison pour que le propriétaire qui n'est pas intervenu personnellement, puisse distinguer entre les divers revenus produits par le navire, abandonner le fret, et garder l'indemnité d'assistance (1). Cette question était controversée en droit français (2).

533. — De la pêche, du remorquage, du chargement propre. — Le produit de la pêche équivaut ici au fret (3). Il en est de même du prix de la remorque. Quant au navire chargé pour compte de l'armateur, le fret sera réglé par prix courant au taux le plus équitable (4).

534. — Vœu du Congrès de Venise. — L'article troisième des résolutions votées définit quels sont les accessoires du navire compris dans l'abandon à la fin du voyage (5).

535. — De deux accidents successifs au cours du même voyage. — Nous supposons un armateur ayant subi un abordage et dont le navire poursuit le voyage, sans que l'abandon ait encore eu lieu; un deuxième abordage survient et l'armateur opte pour le forfait de 200 francs par tonne. Il peut se faire que les créanciers du premier abordage ne reçoivent rien, bien qu'ils soient privilégiés (6), parce que, en cette matière, les créances qui proviennent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause antérieure (7). Cette hypothèse a été mise en lumière par la délégation anglaise dans les derniers Congrès de droit maritime, notamment par M. Elmslie au Congrès de Liverpool. En effet, le système anglais fixe la valeur du navire avant l'accident et non à la fin du voyage. A chaque accident, l'armateur offre aux tiers la fortune de mer fixée à forfait, et demeurée chaque fois pleine et entière. Le système belge rompt avec ces principes puisque les 200 francs par tonne constituent un forfait par voyage et non par accident. C'est pour rétablir l'équi-

(1) Documents du Congrès de Venise, p. 20.

(2) LYON-CAEN et RENAULT, t. II, n° 1381; — CRESPEL et LAURIN, t. IV, p. 191.

(3) Rouen, 5 août 1874, DALL. PÉR., 1876, I, 210.

(4) DESJARDINS, n° 289; — DE VALROGER, n° 284. — *Contra* : DE COURCY, *Questions*, t. Ier, p. 138.

(5) Cf. n° 428.

(6) Art. 23 de la loi belge.

(7) Art. 24 de la loi belge.

libre en faveur des tiers qui pourraient être privés de leur gage par un accident subséquent que l'alinéa dernier de notre article leur confirme expressément le droit de saisir conservatoirement le navire ou d'exiger caution.

536. — De la dation de caution. — Les délégués anglais à la Commission de Paris se rallièrent aux 8 liv. st. par voyage, mais ils déposèrent l'amendement suivant : « Si le navire a été saisi après la survenance des pertes et dommages mentionnés plus haut et avant la fin du voyage, on prendra comme valeur du navire celle qu'il avait à la date de la saisie. »

Le rapport de MM. Hennebicq et Sieveking (1) s'exprimait à ce sujet dans les termes que voici : « Prenons le cas d'un navire ayant la valeur de 20,000 liv. st., faisant un voyage de Hambourg à Constantinople via l'Espagne et Malte. Par sa seule faute il entre en collision avec un navire à Lisbonne et à Malte et doit, pour éviter d'être saisi, donner, dans chacun de ces ports, une caution de 20,000 liv. st. D'après la proposition anglaise, ces deux cautions resteront intégralement aux créanciers sans qu'elles puissent être affectées par les événements ultérieurs du voyage, alors même que le navire se perdrait par exemple après avoir quitté Malte.

On a objecté à cette proposition que, de cette façon, on introduirait une responsabilité personnelle du propriétaire, qui serait en opposition flagrante avec les autres dispositions du projet. Mais, d'autre part, on a fait observer qu'il était parfaitement loisible au propriétaire de refuser une caution et de limiter ainsi sa responsabilité au navire et au fret. Dans l'hypothèse citée plus haut, la conséquence serait que le navire, saisi à Lisbonne, y serait vendu par voie d'exécution. Dans ce cas, le voyage se termine à Lisbonne, et il est satisfait aux dispositions du projet. Si, au contraire, le propriétaire est d'avis qu'il n'est pas de son intérêt de procéder ainsi et préfère donner caution à Lisbonne, volontairement et dans son intérêt propre, il renonce par le fait même à faire valoir son droit de limiter sa responsabilité. Il est évident que le créancier peut se faire payer intégralement par la caution, que d'autres créanciers n'auraient absolument aucun droit à faire valoir sur cette garantie et que cette dernière n'est

(1) Documents du Congrès de Venise, p. 31.

pas soumise, comme substitut de la valeur du navire, aux événements ultérieurs du voyage.

Si, au contraire, le créancier laisse le navire continuer le voyage, celui-ci se termine naturellement au lieu de destination. En pareil cas, le créancier doit évidemment se contenter de ce qu'il trouve à l'endroit où le voyage prend fin.

M. Franck, au cours de la discussion, a insisté sur ce point, qui a été confirmé par le Ministre. La dation de caution est indépendante de la fortune de mer et, une fois donnée, elle est définitive (1).

ARTICLE 48 (nouveau) (2).

Le voyage est réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

537. — *La notion du voyage.* — Cette notion domine toute la matière. Les responsabilités se règlent par voyage. Mais que faut-il entendre par là ?

Nous nous en sommes occupés plus haut (3). La notion la plus simple comprend sous ce terme l'intervalle entre le départ et le retour au port d'attache. Mais la navigation a des nécessités qui ont obligé le législateur allemand à compliquer cette définition et à considérer comme voyage « celui pour lequel le navire a été équipé à nouveau ou qu'il a entrepris, soit à la suite d'un nouveau contrat d'affrètement, soit après avoir complètement déchargé sa cargaison ». La loi belge, suivant textuellement le Congrès de Venise, s'est attachée aux expéditions. Le voyage sera donc limité par le déchargement total de la cargaison embarquée. Bien entendu, il ne suffira pas d'un colis demeuré à bord pour allonger indéfiniment le voyage.

(1) *Ann. parl.*, p. 102.

(2) *Texte flamand.* — ART. 48. De reis wordt geacht afgelopen te zijn na geheele ontschepping van de koopwaren en van de passagiers die zich aan boord bevonden op 't oogenblik dat de verbintenis is ontstaan.

(3) Cf. nos 54, 426.

ARTICLE 49 (nouveau) (1).

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

538. — *Commentaire.* — La jurisprudence et la doctrine, en droit français et en droit belge, avaient déjà consacré ce système. Cependant, beaucoup d'auteurs demeuraient hostiles à cette séparation de patrimoines. La loi belge a voulu mettre fin à ces hésitations (2).

Mêmes principes dans d'autres législations, notamment en droit scandinave (3), aux Etats-Unis (4), en Italie (5), aux Pays-Bas (6).

ARTICLE 50 (nouveau) (7).

Le propriétaire est tenu de suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du navire ou du fret par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle dont il ne pourrait s'affranchir par abandon.

539. — *Commentaire.* — Cette disposition a pour but de maintenir aux créanciers du navire un gage intact. Il peut se faire

(1) *Texte flamand.* — ART. 49. Het verhaal van den eigenaar op den verzekeraar is in den afstand niet begrepen.

(2) PARDESSUS, t. II, n° 663; — CRESP et LAURIN, t. Ier, p. 635; — DE VALROGER, n° 272.

(3) Copenhague, 3 sept. 1884, *R. I. D. M.*, III, p. 348.

(4) Cour suprême, 10 mai 1886, *R. I. D. M.*, II, p. 187.

(5) Civ. Messine, 29 avril 1894, *R. I. D. M.*, XI, p. 488.

(6) Art. 321.

(7) *Texte flamand.* — ART. 50. De eigenaar is gehouden tot het bijpassen, in geld, van de sommen die, ten gevolge van voorrecht of hypotheek, mochten afgenomen worden van de waarde van het schip of van de vracht door schuldeischers hebbende tegen den eigenaar eene persoonlijke rechtsvordering waarvan hij zich niet door afstand kan vrijmaken.

que l'armateur soit tenu personnellement et indéfiniment vis-à-vis de certains créanciers privilégiés ou hypothécaires. Au lieu de s'adresser à la fortune de terre de l'armateur, ils prélèvent sur la fortune de mer et diminuent ainsi le gage des créanciers qui y sont cantonnés. Pour éviter cette conséquence, l'armateur doit suppléer au moyen de sa fortune de terre jusqu'à concurrence de la valeur totale du navire et de ses accessoires (1).

Telle était, du reste, la doctrine dominante antérieurement (2).

ARTICLE 51 (nouveau) (3).

La faculté de se libérer par abandon ne s'étend pas aux obligations dérivant de fautes personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés. Elle appartient à celui qui est à la fois capitaine et propriétaire du navire pour le dommage causé par lui dans la conduite du navire, le cas de dol excepté.

540. — De l'immixtion de l'armateur. — Cet article consacre un principe dont nous avons déjà parlé (4).

540 bis. — Du capitaine propriétaire. — Nous examinons plus loin cette question (5).

Disons pourtant un mot des travaux préparatoires. L'abandon n'avait tout d'abord été introduit dans la loi que pour les bateaux.

(1) Documents du Congrès de Venise. Rapport de MM. Hennebicq et Sieveking, p. 138; — Cf. également, p. 592.

(2) JACOBS, n° 71.

(3) *Texte flamand.* — ART. 51. Het recht om zich door afstand te kwijten, strekt zich niet uit tot de verbintenissen voortspruitende uit persoonlijke fouten van den eigenaar, uit de overeenkomsten door hem aangegaan of dit die door hem gemachtigd of goedgekeurd. Het behoort toe aan hem, die terzelfver tijd is kapitein en eigenaar van het schip, voor de schade door hem veroorzaakt gedurende het bestuur van het schip, het geval van bedrog uitgezonderd.

(4) Cf. nos 496 et s.

(5) Cf. n° 542.

« Sauf le cas de dol, disait l'exposé des motifs (1), la faculté de se libérer par abandon appartient même à celui qui est à la fois propriétaire et patron du bateau pour le dommage causé par lui dans l'exercice de ses fonctions de patron ». La Commission voulut élargir le texte en y ajoutant, outre le dommage quasi délictuel, « les engagements que des accidents l'ont forcé à prendre d'urgence pour le salut du bateau ». Le gouvernement fit rejeter cette ajoute (2) et au lieu des mots « le dommage causé par lui dans l'exercice de ses fonctions de patron », il fit adopter ce texte : « le dommage causé par lui dans la conduite du navire ». Ces mots « comprennent toutes les opérations de navigation et de gestion nautique du navire, les contrats exceptés (3) ». En outre, l'article doit s'appliquer désormais aux navires de mer comme aux bateaux.

ARTICLE 52 (nouveau) (4).

En cas de naufrage d'un navire dans les eaux territoriales, bassins, ports ou rades, comme aussi en cas d'avaries causées par un navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire peut se libérer par l'abandon, même envers l'Etat et les administrations publiques, de toute dépense d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts.

541. — De l'abandon envers l'Etat. — En droit français où pareil texte fait défaut, la question demeure controversée. Le Conseil d'Etat continue à rejeter l'abandon (5); des tribunaux l'ont admis (6) et la doctrine est, en général, en ce sens (7).

(1) Page 14. — (2) *Ann. parl.*, p. 103. — (3) *Ann. parl.*, p. 51 et 103.

(4) *Texte flamand.* — ART. 52. In geval van schipbreuk van een vaartuig in de territoriale wateren, dokken, havens of reeden, evenals in geval van schade door een schip veroorzaakt aan havenwerken, kan de eigenaar zich, zelfs tegenover den Staat en de openbare besturen, door afstand vrij maken van elke uitgave voor ophaling of herstelling, alsmede van elke schadevergoedig.

(5) Conseil d'Etat, 10 nov. 1887, *R. I. D. M.*, III, p. 525; — 4 mars 1904, SIREY, 1906, III, p. 83, et *R. I. D. M.*, XX, p. 836.

(6) Paris, 9 juill. 1872, *DALL. PÉR.*, 1874, II, 93.

(7) LYON-CAEN, *Revue critique*, 1905, p. 513.

Un arrêt de cassation belge (1) avait mis au compte des propriétaires de navires les frais de relèvement des épaves coulées dans des eaux du domaine public, sans qu'ils puissent se libérer par abandon des dépenses faites pour l'enlèvement. Cette décision a été vivement critiquée, mais a fait jurisprudence.

La nouvelle loi belge y a mis fin en donnant par un texte exprès le droit d'abandon envers l'Etat.

§ 6. — QUESTIONS DIVERSES.

Du capitaine propriétaire ou copropriétaire. — De la solidarité des copropriétaires. — De l'affrètement armateur.

542. — **Du capitaine copropriétaire.** — Sous le Code on discutait la question de savoir si le capitaine copropriétaire pouvait se libérer par abandon. Cette controverse fut levée en France par la loi de 1841, qui disposa en ces termes : « Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition que dans la proportion de son intérêt. Le même texte fut adopté en Belgique le 19 juin 1855, et fut conservé dans la loi de 1879. Il amenait cette conséquence excessive que le capitaine d'un petit navire, ayant dans celui-ci une forte proportion d'intérêt pouvait devoir payer des sommes énormes, tandis que ses cointéressés se libéraient par abandon (2).

Tandis que le droit français a conservé cette disposition, la loi belge (3), l'a abolie. Quelle est la portée de cette transformation? Les travaux préparatoires sont muets, ou à peu près (4).

Tout d'abord, il ne peut être question que de responsabilité quasi délictuelle; les contrats et leurs suites sont hors cause. En outre, il ne s'agit que des fautes commises dans la conduite du navire, et non de celles qui seraient hors de la direction nautique. On a voulu qu'un moment d'inattention de la part du capitaine n'ait pas pour effet de le mettre dans une situation d'inégalité choquante vis-à-vis des

(1) Cass., 9 juill. 1891, *R. I. D. M.*, 1892, II, p. 52.

(2) DE VALROGER, n° 261; — DE COURCY, *Questions*, II, p. 117; — JACOBS, n° 80.

(3) Cf. n° 540bis. — (4) Cf. n° 540bis.

copropriétaires. Mais la faute doit être bénigne. Si elle est très grave, il y a retour au droit commun. Que faut-il entendre par les mots : « le cas de dol excepté » ? Pris en eux-mêmes, ils sont parfaitement inutiles. Le dol fait toujours exception. Alors, quel est leur sens ? La faute du capitaine peut être inexcusable. La jurisprudence a souvent assimilé la faute grave au dol (1). Les juges pourront déclarer, dans un cas de l'espèce, qu'il n'y a pas lieu à abandon. Mais le dol a un autre sens. Un des dangers des procès nautiques, c'est le mensonge des capitaines. Leurs artifices, leurs dissimulations mêmes les constituent à l'état de dol, non plus à raison du fait lui-même, mais à raison de sa preuve. Ils s'exposent, dans ce cas, à la déchéance de l'abandon.

L'abandon est interdit au capitaine copropriétaire en Egypte (2), en Turquie (3); en Angleterre, la limitation de responsabilité ne lui est, en général, pas permise (4) non plus qu'en droit allemand (5). En Finlande, le capitaine copropriétaire peut abandonner, sauf s'il s'agit de sa propre faute (6). L'abandon n'est possible que dans la proportion de l'intérêt du capitaine. en France (7), en Italie (8), en Roumanie (9).

543. — Solidarité des copropriétaires de navire. — Nous avons déjà rencontré cette question (10).

La solidarité entraîne-t-elle l'indivisibilité du droit d'abandon ? Nullement. Chacun des quiritaires peut user du droit d'abandon pour sa part (11).

ARTICLE 53 (nouveau) (12).

L'affréteur et l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire du navire peuvent user de la faculté d'abandon dans les mêmes conditions que celui-ci.

(1) Cf. n° 489. — (2) Art. 30, Code comm. — (3) Art. 30.

(4) MARDEN, p. 156. — (5) LEO, p. 11.

(6) Art. 17. — (7) Art. 216. — (8) Art. 491. — (9) Art. 501.

(10) Cf. nos 80 et 91.

(11) DE VALROGER, n° 250. — Voy. Premier volume *Le Navire*, n° 192.

(12) *Texte flamand.* — ART. 53. De bevrachter en de reeder, die zijn gehouden voor de aansprakelijkheid van den eigenaar van het schip, mogen onder dezelfde omstandigheden als laatstgenoemde gebruik maken van het recht van afstand.

544. — De l'affréteur et de l'armateur. — Examen théorique.
— L'affréteur et l'armateur sont-ils tenus des faits et engagements du capitaine ?

Il s'agit d'examiner tout d'abord si la responsabilité existe. Nous rechercherons plus tard si elle est ou non limitée.

Deux systèmes étaient en présence en droit belge ou français, comme en droit anglais ou allemand. Le premier appliquait la loi à la lettre : il y a un capitaine et un propriétaire. Cela suffit à établir la responsabilité de ce dernier (1). Le second exonérait le propriétaire en estimant que c'est la personne qui fait le choix du capitaine qui en a seule la responsabilité (2). Enfin, il y a ceux qui distinguent selon la nature du contrat qui lie les parties. Le contrat d'affrètement peut être en bloc ou au détail, à forfait ou à cueillette. L'affrètement au détail ne permet guère la controverse. Mais quand il y a affrètement en bloc, *locatio per aversionem*, location en « time charter », l'affréteur-armateur peut apparaître aux tiers comme le titulaire des droits de propriété. La loi belge de 1908, appliquant un amendement surgi au Congrès de Venise (3), a permis l'abandon « à l'affréteur et à l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire de navire ». Cette disposition ne tranche pas la controverse. Il s'agit toujours de savoir quand ils seront tenus de cette responsabilité. La loi ne le dit pas.

Examinons la question de plus près : Il y a trois espèces de louage d'un navire entier : 1^o la *locatio navis* ; 2^o la *locatio navis et operarum magistri et nauticorum*, c'est-à-dire non plus seulement la jouissance d'un navire avec ses agrès et apparaux, mais en outre muni d'un équipage et d'un capitaine ; 3^o la *locatio operis vehendarum mercium*, simple contrat de transport de marchandises remplissant le navire entier du fréteur.

Quant à la première espèce, *locatio navis*, la question est simple : l'affréteur a le contrôle de l'équipage qu'il installe avec un capitaine de son choix. Dans le troisième, c'est l'inverse, le propriétaire a plein contrôle sur les préposés qu'il a choisis. Les difficultés apparaissent à propos de la deuxième classe. Le navire est loué, garni d'un équi-

(1) JACOBS, n^o 67 ; — DESJARDINS, II, p. 185 et 260 ; — DE VALROGER, p. 54 et 222 ; — LYON-CAEN et RENAULT, t. V, n^o 92. — Gand, 2 juin 1894, PAND. PÉR., 1894, n^o 1401.

(2) ВГУХ., 21 déc. 1853, *Pas.*, 1856, II, p. 325.

(3) *Doc.*, p. 699.

page et d'un capitaine, mais ils sont sous les ordres de l'affréteur en bloc; ou bien, car les variantes sont infinies, il y a un partage de pouvoirs entre le propriétaire et l'affréteur, ce qui complique encore les situations, et le capitaine exerce un double mandat, pour l'affréteur, par exemple, en signant les connaissements, pour le propriétaire pour le reste.

Il s'agit, en somme, de savoir comment, vis-à-vis des tiers, va se régler l'effet des conventions entre parties, et il en résulte qu'après avoir déterminé la nature exacte du contrat entre parties, il y a lieu de rechercher ses effets à l'extérieur. A quel signe va-t-on rattacher ceux-ci? On a proposé deux points de repère: 1^o à qui va le bénéfice du contrat? 2^o qui en détient l'autorité (1)?

C'est en ce dernier sens qu'il faut chercher. Le bénéfice du contrat n'a d'intérêt que pour les rapports entre parties. Vis-à-vis des tiers il est sans utilité. Reste l'autorité exercée par l'armateur ou le propriétaire: la *manus*, la disposition, la possession, comme disent certains auteurs par analogie avec le gage. C'est un des signes les plus sérieux, mais ce n'est pas le seul. Il dépend de l'appréciation des juges de peser si cette preuve est faite, et souvent il y aura des indices puisés ailleurs que dans les relations de dépendance entre le capitaine et l'armateur.

Le principal de ces signes n'est-il pas la connaissance ou l'ignorance de la charte-partie par les tiers qui ont traité?

Il est clair que s'ils savaient avoir affaire à un simple affréteur, et non à un agent de l'armement, ils ne pourront pas le traiter comme un armateur ou comme un propriétaire de navire puisqu'ils savaient qu'il ne l'était pas.

Mais la connaissance de la charte-partie ne met pas fin à tout discussion: souvent elles sont obscures et donneront aux tiers l'impression que l'affréteur est armateur parce qu'il commande au capitaine. Ici réside, en définitive, le signe distinctif et caractéristique. C'est aussi celui qui définit la préposition, et il s'agit bien de savoir de qui le capitaine est préposé.

545. — Droit belge. — Le système est conforme aux principes que nous venons d'exposer (2). On a soutenu qu'il fallait être strict. Peu importe la présence d'un affréteur en bloc. La loi l'ignore. Elle ne parle que d'un propriétaire et d'un capitaine, celui-ci engage

(1) АBBOTT, XIV^e édition, première partie, chap. 1^{er}, sect. VII, p. 58.

(2) Voy. n^o 544 et les autorités citées.

celui-là. D'autres ont répondu : la loi a visé le cas le plus fréquent, elle n'a pas voulu exclure le cas de l'affrèteur en bloc. Il ne s'agit pas de l'article 7, mais de l'article 1384 du Code civil. Le capitaine est un préposé qui engage son commettant. Il s'agit donc de savoir qui est son commettant. Si c'est le propriétaire, nous rentrons dans le cas de l'article 7; si c'est l'affrèteur-armateur, ce dernier est responsable. Nous sommes dans la même controverse qu'en Angleterre (1). Elle doit être tranchée par les mêmes arguments. Il s'agit de savoir si les tiers ont eu connaissance de la charte-partie. Dans la négative, le propriétaire est seul en cause. Dans l'affirmative, au contraire, tout dépend de la charte, de ses termes, de son exécution. Si elle implique autorité de l'affrèteur sur le navire, le capitaine, l'équipage, il sera responsable. L'objection faite en France, que « seul inscrit au registre maritime, le propriétaire est seul connu des tiers », ou la mention de la loi belge sur les lettres de mer, qui porte que celles-ci doivent porter le nom de l'armateur, n'empêchent pas que l'affrèteur armateur puisse apparaître comme commettant.

546. — Droit comparé. — Les principales législations du monde sont concordantes.

En *droit français*, la controverse existe. On a soutenu (2) que seul le propriétaire, investi d'un droit réel vis-à-vis des tiers, jouissait seul d'une responsabilité légale. M. de Valroger et M. Desjardins (3) font justement observer que les dispositions propres à la législation maritime n'excluent pas la responsabilité du droit commun. En effet, la séparation de la fortune de terre et de la fortune de mer est un principe théorique dont les applications légales ont seules force obligatoire. Or, l'abandon qui atteste cette séparation n'existe en droit français que pour le propriétaire du navire seulement, ce qui amène cette conséquence que l'armateur non propriétaire, qui n'a pas droit à l'abandon, est sous la loi terrestre et commune, qui veut que le commettant réponde de son préposé (art. 1384, C. civ.) (4).

(1) Cf. n° 546.

(2) PARDESSUS, *Droit commercial*, t. II, n° 666; — CRESP, t. Ier, p. 613 et s.

(3) DE VALROGER, n° 222; — DESJARDINS, t. II, n° 262.

(4) La jurisprudence française a entrevu la solution exacte en disant dans deux arrêts successifs que la responsabilité civile des faits du capitaine n'incombe pas à l'armateur, mais que si celui-ci avait, en fait, le capitaine sous ses ordres, il est responsable en vertu de l'article 1384 du Code civil (Cass., 18 mars 1878, DALL. PÉR., I, 193) et que le propriétaire qui avait abandonné à son locataire l'exploitation du navire ne peut être responsable des faits du capitaine, si le droit de donner des ordres au capitaine ne lui appartenait plus (Cass., 5 janv. 1891, DALL. PÉR., I, 6).

Cette question réglée, il reste à déterminer quand l'affréteur devient armateur et engage sa responsabilité.

On décide généralement que ceux qui *disposent* du navire sont responsables, tandis que ceux qui se bornent à le gérer, à l'administrer, ne le sont pas. Comme exemples, sont responsables ceux qui figurent comme propriétaires sur l'acte de francisation du navire, alors même que cette inscription n'aurait pour but entre parties que de constituer un gage (1).

En *droit anglais*, on a particulièrement examiné cette question, et tout en se tenant dans la limite du principe formulé ci-dessus, on en a fait des applications, dont voici quelques-unes :

On a jugé qu'un navire loué par le gouvernement comme transport de guerre, et sur lequel un officier de l'Etat avait été placé, devait être considéré comme momentanément navire d'Etat, bien que ses propriétaires eussent conservé à leur service le capitaine et l'équipage (2), cela parce qu'ils étaient sous l'autorité de la couronne. On a de même jugé que dans une affaire où l'affréteur avait charge de tout payer, même le salaire du capitaine et de l'équipage, mais où le propriétaire conservait le droit de renvoi, la responsabilité des faits du capitaine demeurait aux propriétaires (3).

Dans un autre cas (4), il s'agissait d'un navire loué pour un voyage de Londres à Calcutta, le capitaine signant les connaissements pour les affréteurs en bloc, mais étant au service des propriétaires. Il a été jugé que le propriétaire était en possession du navire et qu'il était responsable des actes du capitaine, sous réserve des contrats passés par le capitaine comme agent des affréteurs.

La situation vis-à-vis des tiers est également, en droit anglais, dominée par la loi des apparences. Les tiers ont dû croire que, armateur et propriétaire comme c'est la règle, c'était bien la même personne. Cela suffit, elle est responsable. On n'admet, en général, qu'il y a « demise », c'est-à-dire transfert de la responsabilité des épaules du propriétaire sur celles de l'affréteur en bloc, que lorsque celui-ci a plein et entier contrôle sur le navire et ses organes, tant

(1) DE VALROGER, t. 1er, n° 224.

(2) *Trinityhouse v. Clark*, 1815, 4 M et S, 288.

(3) FENTON, *vo City of Dublin Steampack et Co*, 1838, 8 A et E, 835 ; — ABBOTT, première partie, ch. 1er, sect. VII.

(4) *L. J. Q. B.*, 1857, 26, 281.

matériels que non matériels : équipage, contrats, ordres de navigation, etc.

D'après Abbott, la situation est, dans l'ensemble, la suivante :

I. — Un navire peut être « demised », en ce sens que le propriétaire transfère au « charterer » la possession du navire et son contrôle, y compris le droit d'y mettre un capitaine et un équipage. Ceux-ci ne sont qu'au service de l'affréteur armateur et le propriétaire ne répond pas de leurs faits.

II. — Un navire peut être « demised » en ce sens que le propriétaire transfère au « charterer » la possession du navire et son contrôle, y compris le seul droit de contrôle sur le capitaine et l'équipage, qui y sont placés par le propriétaire. Même solution que ci-dessus (1).

III. — Le contrat entre le propriétaire et l'affréteur peut être le suivant : l'affréteur loue le navire avec le droit d'y charger n'importe quelle cargaison pour n'importe où. Le capitaine devra délivrer des connaissements et s'approvisionner, suivant ces indications lui fournies par l'affréteur. Mais pour tout le reste, le capitaine est au service du propriétaire. Il faut ici distinguer deux possibilités de fait : 1^o les tiers ignorent la charte-partie. Dans ce cas, ils ne sont pas liés par elle et le propriétaire, seul connu d'eux, est responsable ; 2^o ils la connaissent et alors il faut à nouveau distinguer si le fait à raison duquel ils recherchent l'armement est un fait relatif à l'intervention du capitaine comme agent de l'affréteur ou comme agent du propriétaire.

Pour apprécier s'il y a « demise », il faut apprécier s'il y a transfert de responsabilité suivant l'intention des parties et l'ensemble des conditions du voyage. Une des circonstances décisives est de savoir qui a le contrôle du capitaine qui représente le propriétaire ; il faut donc se demander qui le choisit, qui le paie et surtout qui peut le congédier. L'importance de l'élément « rémunération » est moindre. Il s'agit, en effet, de savoir qui a l'autorité sur lui.

La loi anglaise du 21 décembre 1906 a réglé spécialement ce point en disant que les mots « propriétaire de navire » doivent comprendre l'affréteur à qui le navire est transféré (*demised*).

En *droit américain* (Etats-Unis), les principes sont les mêmes (2).

(1) A cette situation correspond la clause fréquente des chartes-parties : « That the Captain although appointed by the owner, shall be under the order and direction of the charterers as regards employment, agency, or others arrangements ».

(2) PARSONS, *Law of shipping*, p. 278.

En *droit allemand*, la situation est réglée de manière analogue par les articles 484 (ancien 450), 510 (ancien 477) et 662. Le premier porte : « Est armateur, le propriétaire d'un navire servant à tirer profit de la navigation maritime. » L'article 510 touche plus directement la question : « Celui qui emploie un navire qui ne lui appartient pas à en tirer profit pour la navigation maritime, et, ou bien le dirige lui-même, ou en a confié la direction à un capitaine, est tenu pour armateur dans ses rapports avec les tiers.

» Le propriétaire ne peut s'opposer à la demande de celui qui se présente comme créancier du navire, sauf si l'usage qui a été fait du navire est illégal ou si le créancier n'est pas de bonne foi. »

L'article 662 porte : « En cas de sous-affrètement, le propriétaire-armateur (*Rheder*) répond sur le navire et le fret pour l'accomplissement du contrat de sous-affrètement, en tant que ces obligations appartiennent au service du capitaine et a été assumé par lui, en particulier par la réception des marchandises et la délivrance du connaissement. »

Il faut ajouter que l'affréteur armateur (*Ausrüster*) est soumis à la même responsabilité que le propriétaire de navire lui-même.

547. — L'affréteur-armateur jouit-il de la faculté d'abandon? — Le texte va nous répondre. Avant la nouvelle loi belge de 1908, nous étions sous le régime du droit français. L'article 216 du Code de commerce français, comme l'article 7 de la loi belge, ne parlaient que du propriétaire de navire. Lui seul avait donc le privilège de l'abandon.

Il est certain qu'il y avait une anomalie dans la loi et qu'il n'est pas équitable de voir un armateur responsable sans jouir en même temps de la faculté d'abandon (1). L'origine de cet erreur devait être exclusivement recherchée dans les transformations de la navigation et de l'armement. Autrefois, le propriétaire était armateur ; maintenant, ces deux qualités sont séparées et la seconde, négligée par la loi qui n'a réglé que la propriété des navires, est devenue la plus importante des deux. X

La nouvelle loi belge donne expressément le droit d'abandon à l'affréteur et à l'armateur tenus de cette responsabilité. Quand en sont-ils tenus? Nous avons vu au numéro précédent que

(1) THIÉBAUT, *De la responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs*, p. 94.

c'était lorsqu'ils apparaissaient comme tels vis-à-vis des tiers, et que les relations de préposition avec le capitaine y jouaient un rôle essentiel (1).

Comment s'opère l'abandon. D'après le texte on pourrait croire que l'affréteur-armateur peut livrer le navire aux créanciers. Ce n'est cependant pas possible. Le locataire du bâtiment n'a pas le droit d'en disposer. S'il le fait, ce ne peut être que d'accord avec le propriétaire, tout au moins par ratification tacite, et en son nom. Cette disposition a été empruntée au droit anglais qui ne connaît pas encore l'abandon en nature (2).

Ils doivent se mettre d'accord. On n'imagine pas qu'un propriétaire choisisse l'abandon en nature, et l'affréteur, l'abandon en espèces. S'il y a divergence entre eux, c'est, suivant nous, l'avis du propriétaire qui doit prévaloir. Maître de son navire, c'est lui qui peut en disposer.

Il va de soi que l'affréteur-armateur qui n'est soumis à aucune responsabilité des tiers, à titre de propriétaire, ne peut aucunement être recherché par eux, à moins de faute personnelle.

548. — Droit comparé. — En *droit anglais*, la responsabilité de ces affréteurs-armateurs, appelés aussi « owners *pro tempore* », est analogue à celle des shipowners ordinaires. Elle est limitée conformément à la loi et donne naissance aux mêmes *maritime liens* que dans un autre voyage. Il en est de même en droit américain du nord, sous réserve des différences en matière de règlement de la responsabilité, les États-Unis ressortissant au système de l'abandon et non pas à celui du forfait (3).

En Roumanie, c'est le propriétaire qui répond des faits de l'affréteur, parce que les tiers ne connaissent que le propriétaire (4).

§ 7. — CONFLIT DE LOIS.

549. — Conflit des lois. — Principes. — Le principe qui domine la matière, c'est qu'il faut remonter au titre, *negotium*, fait jurigène des droits en conflit pour le soumettre à une loi déterminée. Le titre peut être soit un délit ou quasi-délit, soit un contrat ou quasi-

(1) Cf. n° 544. — (2) Cf. n° 482. Compte rendu du Congrès de Venise, p. 609.

(3) Voy. n° 484. — (4) Cass. Roumanie, 7 févr. 1901, *R. I. D. M.*, p. 375.

contrat. Les lois en présence sont la loi du lieu (*lex loci*), la loi du pavillon, la loi du tribunal (*lex fori*). La *lex loci* comprend la loi du fait jurigène, la loi de la situation du lieu (*lex rei sitæ*), la loi du contrat (*lex loci contractus*) et la loi de l'exécution *lex loci solutionis*).

1° *Quant aux délits et quasi-délits*, la *lex loci*, loi du lieu où le fait jurigène a pris naissance, est la règle pour l'établissement de la responsabilité comme pour le règlement de ses suites. Le fait peut toutefois être né dans un lieu qui n'est soumis à aucune loi, par exemple en pleine mer ;

2° *Quant aux contrats ou quasi-contrats*, la *lex loci contractus* est également la règle.

Ce n'est qu'à titre subsidiaire qu'il faut recourir soit à la loi du pavillon, soit à la *lex fori*. soit aux deux variantes de la *lex loci* qui ne visent plus le fait jurigène, c'est-à-dire la *lex loci solutionis* et la *lex rei sitæ* (1).

Nous répétons à cette occasion que les tribunaux n'ont pas, à cet égard, à appliquer toujours la même loi, mais à créer, chaque fois, par une application nouvelle, une solution conforme au progrès du Droit (2).

550. — Application aux quasi-délits et aux délits. — On a le choix entre la *lex fori* (loi du tribunal saisi), la *lex rei sitæ* ou *lex loci*, et les lois personnelles des parties en cause.

Il y a lieu de distinguer la nature du fait qui donne ouverture à réparation civile avant de décider de sa loi.

Ce peut être un délit, crime ou contravention. Il peut avoir pour agent un préposé de l'armement qui a la nationalité du navire lui-même. Il s'agit, par exemple, d'un capitaine belge sur un navire belge. En ce cas, il faut distinguer si l'acte est de ceux qui rendent justiciable le Belge des tribunaux et des lois de son pays. Le titre préliminaire du Code de procédure pénale définit quels sont les crimes et délits qui, commis à l'étranger, peuvent être poursuivis en Belgique, selon les lois belges (3). L'action civile suit ici l'action publique, et, en Belgique, les suites civiles de ces actes dépendront de la loi belge comme les suites pénales.

(1) Cf. *Le Navire*, n° 419.

(2) Cf. *idem* et l'introduction au premier volume.

(3) Art. 6 et s.

Mais si l'acte punissable à l'étranger ne rentre pas dans la catégorie de ceux qui sont punis en Belgique, la loi belge, au point de vue pénal, n'a pas à intervenir. Cependant, au point de vue de l'action civile, le fait et la faute vont-ils être gouvernés par la loi nationale de l'agent? Ou bien pourra-t-on dire : le civil est l'accessoire du pénal, et demander au civil l'application de la loi étrangère? Il peut y avoir faute au regard du droit belge, et usage licite d'un droit, eu égard au droit étranger. Le Belge peut avoir été acquitté à l'étranger, parce qu'il n'y avait pas de délit, là où, en Belgique, il en existe un.

Faut-il dire que la loi civile suit le citoyen au dehors et s'attache à lui, au point de faire dépendre tous ses actes de sa nationalité? Dirait-on, au contraire, que c'est le milieu où un homme se trouve qui impose à ses actes leur portée véritable?

Ce dernier point de vue nous paraît plus exact que le précédent. Un délit est un fait qui naît dans un lieu déterminé, et n'a ce sens que dans les limites des éléments qui l'ont fait naître. Son fait créateur le contient tout entier. Transplanté en Belgique, il peut n'avoir plus de figure. Nous croyons donc qu'il faut répondre que la *lex loci* domine ici la *lex fori*, ou la loi nationale.

Des éléments de fait pourront modifier cette opinion, du reste. Ainsi, le délit est commis à bord d'un navire belge, dans un port étranger. On pourra réclamer l'application de la loi belge dans la mesure où la loi étrangère ne sera pas applicable. Dans les pays hors chrétienté, le cas pourra se présenter fréquemment. Enfin, l'ordre public belge pourra, dans certains cas, mener la justice à faire passer la loi belge avant la loi étrangère.

En matière de quasi-délits, la situation est la même.

Le *droit belge* et le *droit français* appliquent donc la *lex loci*. C'est la loi du pays où la faute a été commise qui en détermine les suites. Les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire (1). Mais en pleine mer? Si le fait ne dépasse pas le

(1) Art. 3, Code civ.; — Cass. fr., 18 juill. 1895, DALL. PÉR., 1897, I, 585; — Note de LEVILLAIN dans SIREY, 1895, I, 305; — Bordeaux, 5 nov. 1895, R. I. D. M., XI, p. 452; — Id., 24 juin 1896, Id., XII, p. 431; — Poitiers, 28 févr. 1900, Id., XVI, p. 23; — Caen, 23 juin 1897, Id., 1897-1898, p. 282; — Cass., 24 nov. 1897, DALL. PÉR., 1900, I, 435. — RIPERT, « Responsabilité des propriétaires de navires », Ann. dr. comm., 1908, p. 442; — LAURENT, Droit international, VIII, 21; — ASSER, § 12, n° 40; — FIORE, Précis de droit international privé, 194. — Cass., 16 mai 1888, DALL. PÉR., I, 306.

navire, son personnel, sa manœuvre, en d'autres termes son rayon d'activité normale et d'*imperium*, on appliquera la loi du pavillon. Mais s'il y a abordage ?

Les uns proposent l'application d'un droit général maritime (1). D'autres, la *lex fori* (2) en faisant remarquer qu'étant subsidiaire à la *lex loci* et à la loi du pavillon, elle avait sa raison d'être là où ces deux lois n'étaient plus applicables. On a préconisé également la loi du demandeur (3).

La solution qui s'en rapporte à un droit commun des nations, est excellente mais, dans la pratique, il sera difficile de reconnaître quel est ce droit commun. Des questions précises se posent, qui sont hors du droit général : Il s'agit de savoir quelles seront les suites de la responsabilité. Suivant quel principe vont se régler les conséquences d'un abordage ? Comment l'armement sera-t-il tenu des quasi-délits de ses préposés ? Sera-ce l'abandon ou le forfait anglais ! Les restrictions à la responsabilité ne sont-elles pas toutes des restrictions au droit commun (4) ? Le rapprochement et l'unification des usages maritimes permet cependant de dire que ce système a pour lui l'avenir. La *lex fori* nous paraît hors de la question. Dans les suites d'un abordage, il s'agit, ou des conséquences médiate, ou des conséquences immédiates. Ces dernières dépendent de la lésion commise. Celle-ci se mesure suivant la loi du pavillon du navire lésé, tant pour les suites directes que pour celles qui retentissent sur le patrimoine de l'armateur par le fait de ses préposés. La circonstance que cette lésion est portée devant un tribunal régi par une autre loi, est tout à fait secondaire, et ne concerne pas les éléments constitutifs du droit lésé, mais seulement les formes ordinatoires de la procédure (5).

Il est certain que le contrat de préposition est un élément essentiel pour les suites de la lésion. Le mandat du capitaine est la mesure de la responsabilité de l'armateur. La *lex loci contractus*, qui régit le mandat, se confond avec la loi du pavillon. Le patrimoine de mer, le

(1) LABBÉ, note 21 avril 1874, SIREY, 1875, I, 241.

(2) ASSER et RIVIER, n° 113.

(3) DESJARDINS, V, 1121.

(4) BOISTEL, *Droit commercial*, p. 871.

(5) DE VALROGER, *R. I. D. M.*, 1886-1887, p. 494. — Rouen, 17 déc. 1878, SIREY, 1879, II, 111. — DE COURCY, *Questions*, III, p. 260 et s. — Anvers, 14 juill. 1877, *Jur. Anv.*, p. 311. — LYON-CAEN, « Etudes de droit international privé maritime », n° 42, *J. D. I. P.*, 1882, p. 259; — DESJARDINS, II, n° 282. — Cass. fr., 12 juill. 1870, SIREY, 1871, II, 57; — Brême, 5 mars 1877, *J. D. I. P.*, 1878, p. 627.

navire sont régis par leur drapeau national (1). Le crédit réel, la foi faite à la valeur du navire dépend des garanties de sa législation.

Telle est la tendance dominante. Cependant, il faut se garder de croire qu'on doit toujours et sans restrictions n'appliquer que la loi du pavillon (2). Cela n'est vrai que dans les limites que nous avons exposées plus haut.

551. — Application aux contrats et quasi-contrats. — En ce qui concerne les contrats et quasi-contrats, notamment dans l'appréciation du mandat du capitaine, la loi du pavillon n'est pas, non plus, nécessairement la règle. C'est le navire et son patrimoine, personnalité juridique, qui agit par son représentant, le capitaine. C'est lui qui contracte. La situation est celle d'un étranger en voyage et qui traite sous une loi différente de la sienne. Nous nous sommes déjà occupés de ce point (3). Le capitaine est, lui aussi, un mandataire. Les tiers ne connaissent pas nécessairement les limites que le pavillon donne à ce mandat.

Ces solutions reposent sur la délimitation des eaux territoriales. En deçà, c'est pour le fait jurigène la *lex loci* qui le régit, au delà, de même que pour les suites de la responsabilité, c'est, faute de mieux, la loi du pavillon (4).

Le Congrès de Bruxelles de 1888 s'est prononcé en ce sens en disant :

- « La loi du pavillon servira à déterminer :
- » 1^o Les droits réels dont le navire est susceptible ;
- » 2^o Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels, ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf ce qui est dit au 7^o ci-dessous ;
- » 3^o Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite ;
- » 4^o Les créances privilégiées sur le navire et leur rang ;
- » 5^o Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine ou le capitaine et l'équipage ;

(1) DESJARDINS, « Conclusions », *R. I. D. M.*, VII, p. 273.

(2) *Id.*, p. 271. — (3) *Cf.* n^o 347.

(4) *Cass. fr.*, 5 juin 1905, *DALL. PÉR.*, 1906, I, 121 ; — *Id.*, 15 févr. 1905, *Id.*, I, 137.

» 6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ;

» 7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités ;

» 8° Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures ;

» 9° Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires dans le cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.

» ... Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon; la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance. »

CHAPITRE IV

De l'actif et du passif du patrimoine de mer.

552. — Le capitaine et la fortune de mer. —

L'actif et le passif de la fortune de mer se composent, d'une part, des valeurs exposées par l'armateur, navire et accessoires, et des recettes, et, d'autre part, des dépenses (*mises dehors*). Chacun des droits qui la composent a un titulaire. Généralement, pour l'actif de la fortune de mer, c'est la personne de l'armateur. Mais pour le passif, les titulaires de droits sont variables et peuvent être nombreux. Ces droits sont des droits réels, c'est-à-dire que leurs titulaires ont pour objet la disposition totale ou partielle de la *res*;

L'actif se compose d'abord du navire, ou plutôt de sa valeur. Le navire appartient à un propriétaire. Mais il peut se faire que le navire soit affrété. Dans ce cas, l'actif est représenté par la valeur du navire (1). Mais l'entreprise a des recettes qui sont ordinaires ou extraordinaires. Les recettes ordinaires sont celles que produit le trafic dont le navire est l'instrument. En matière de transport

(1) Cf. n^o 547.

de choses, c'est le fret; en matière de transport de personnes, le prix de passage; pour les navires pêcheurs, le produit de la pêche; pour les remorqueurs, le prix de remorque; pour les navires sauveteurs de profession, ou releveurs, le prix d'assistance, etc.

S'il y a des ristournes, nous avons vu qu'elles doivent être déduites (1).

Parmi les recettes extraordinaires, il faut mentionner les surestaries et contrestaries, soit à titre de remplacement de fret, soit à titre d'indemnité spéciale (2). On discute sur le caractère des subventions et primes, mais on y voit généralement des avantages conférés à la fortune de terre (3). Les indemnités payées au navire rentrent dans la fortune de mer, ainsi l'indemnité d'assistance, et les contributions d'avarie (4). L'indemnité d'assurance est exclue de la fortune de mer (5).

Le passif de la fortune de mer est représenté par deux groupes de créanciers : ceux qui sont des expressions du crédit personnel, et ceux qui sont des expressions du crédit réel.

Les premiers n'ont d'autre garantie que celle qu'ont tous les créanciers chirographaires. En général, ils n'ont pas droit de suite (6).

Nous avons, dans notre premier volume, longuement examiné quels sont les créanciers qui ont des droits réels. Nous reverrons certains aspects de cette question en commentant ci-après la nouvelle loi belge de 1908 (7).

Quelle est la nature de leur droit? Est-ce un droit réel pur et simple, est-ce un droit d'obligation, est-ce un droit mixte (8)? Pour nous, le type le plus proche de ce droit

(1) Cf. n^o 526. — (2) Cf. n^o 529. — (3) Cf. n^o 530.

(4) Cf. nos 531 et s. — (5) Cf. n^o 538.

(6) Sauf en droit français, voyez *Le Navire*, n^o 207.

(7) Cf. nos 553 et s. — (8) Cf. n^o 483.

est celui des obligataires dans les sociétés anonymes, quand ces obligations sont gagées par les biens sociaux et donnent ouverture à une action directe et réelle contre eux. C'est un droit *sui generis*. Les titulaires ont droit préférentiellement à une part d'actif, mais, tant que la société remplit ses obligations, ce droit est suspendu par les autres organes sociaux qui commercent et agissent.

Pendant ce temps, les obligataires surveillent et, suivant les législations, peuvent ou non intervenir pour faire respecter leur droit et écarter les mesures qui seraient de nature à le compromettre.

Il en est de même pour les titulaires de droits réels maritimes. Mais ici la loi, au moins dans de nombreuses législations, leur donne un défenseur dans la personne du capitaine, procureur et gérant de leurs intérêts, aussi bien que de ceux de l'armateur (1). Sa situation est analogue à celle d'un gérant terrestre, par exemple un liquidateur de sociétés qui doit s'inquiéter des droits des créanciers aussi bien que de ceux des actionnaires (2). Le capitaine remplit ce rôle pour tous les intéressés au patrimoine de mer, durant tout le voyage.

(1) Cf. nos 248 et s., 258.

(2) Question controversée. — Cf. Liège, 9 janv. 1889, *Pas.*, II, p. 111; — Brux., 6 juin 1883, *Pas.*, II, p. 375; — Cass., 20 mars 1875, *Pas.*, I, p. 175.

QUATRIÈME SECTION

Des Droits réels maritimes

CHAPITRE PREMIER

Du crédit réel maritime.

PRÉAMBULE

553. — Dans la première partie des principes de droit maritime comparé, j'ai exposé le mécanisme des droits réels maritimes (1). Je disais notamment (2) :

« On ne trouvera ci-dessous rien de ce qui concerne la jouissance des navires, mais seulement ce qui concerne leur disposition, c'est-à-dire les démembrements de la propriété. Leur aliénation a été traitée dans le chapitre précédent. Ces démembrements de la propriété n'ont tous qu'un caractère de disposition partielle, mais on peut les répartir différemment selon leur cause. Les premiers constituent une véritable aliénation volontaire, partielle et

(1) La propriété, qui en est le principal aux n^{os} 152 et suivants (chapitre Ier : *De la Construction des navires*; chapitre II : *Transmission de la propriété des navires*), les démembrements de la propriété aux n^{os} 188bis et suivants (chapitre III : *La propriété des navires et des démembrements*).

(2) Page 229.

définitive. Ainsi les quirats ou parts de navire. Les seconds représentent une aliénation volontaire et partielle aussi, mais éventuelle seulement. Ainsi toutes les formes du nantissement, notamment notre hypothèque maritime. Les troisièmes s'appliquent à des aliénations partielles et éventuelles comme la précédente, mais forcées et non plus volontaires, car les titulaires des droits sur le navire en sont créanciers et non propriétaires. Ainsi les privilèges.

» Viennent ensuite les saisies où la mainmise des créanciers aboutit à une aliénation sans qu'ils aient de droit réel sur l'objet saisi, et qui ne sont donc pas, à proprement parler, des démembrements de droit de propriété, mais où la vente forcée, qui en est la suite, amène une extinction des droits réels existants. »

Cette manière de voir a passé dans la loi nouvelle. Ce système est adopté. Elle traite de l'ensemble des droits réels maritimes. Elle y joint les saisies et l'exécution forcée. Bref, elle reprend tout le système de mon premier volume. Elle introduit entre autres un élément particulièrement intéressant : celui de l'enregistrement ou immatriculation des navires. La publicité des registres maritimes est principalement destinée à faire connaître les mutations de propriété ainsi que les hypothèques. On ne sort guère sur ce point du régime de la loi de 1879, qui instituait déjà un enregistrement pour ces deux classes d'opérations juridiques.

Bien que sous la forme actuelle, l'enregistrement soit plus sérieux et plus complet, il est loin d'avoir le caractère qu'il revêt dans les grandes législations maritimes. On peut affirmer que, sur ce point, la loi proposée est timide.

Dans la réalité juridique, telle que nous la présente, non pas notre vieille loi maritime copiée sur le Code de 1808, mais le droit comparé des nations au début du XX^e siècle, l'immatriculation des navires n'est pas du tout le complé-

ment de deux opérations juridiques conventionnelles, vente ou hypothèque, abandonnée à la volonté des armateurs, mais une obligation générale attachée aux droits souverains de police dont l'Etat est titulaire, et par laquelle il reconnaît sous certaines garanties obligatoires la personnalité juridique au navire; généralement cet enregistrement est lié à l'octroi de la lettre de mer et au port du pavillon national. C'est pourquoi, dans mon traité, cette question se trouve examinée au chapitre II de la première partie : « Du navire et de la navigation », sous la rubrique : *De la personnalité des navires; état civil et nationalité.*

Il eût donc été beaucoup plus logique et plus juste de traiter de l'immatriculation des navires dans la loi sur les lettres de mer, révisée en 1903. A cette époque, le rapport de M. Edmond Picard au Sénat faisait ressortir cette lacune. Il renvoyait à des tableaux annexés que nous avons reproduit (1), en ajoutant : « Dans notre pensée, ils sont destinés à préparer pour la Belgique une législation plus complète. »

La présente loi constitue à certains égards ce complément. Mais, par une inconséquence, elle égare, dans les dispositions de pur droit privé qui sont celles du Code de commerce, un embryon d'immatriculation administrative; tandis que, d'autre part, elle ne concerne que les seuls *transferts* des droits réels.

(1) Cf. n° 444. — Introduction § 3.

§ 1^{er}. — DES NAVIRES DE MER
ET DE LEUR IMMATRICULATION.

ARTICLE PREMIER (1).

Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins vingt-cinq tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

554. — **Définition du navire de mer.** — Parmi les questions qui ont été examinées dans la loi, il en est une qui a retenu longtemps les discussions et qui se concentre autour de l'article 1^{er} (2), c'est la définition du navire de mer.

Si nous nous reportons à notre premier volume (3), nous disions : « Est navire de mer, tout bâtiment d'un certain tonnage, susceptible d'impulsion personnelle et de manœuvre, dont la destination principale est la navigation maritime. » Nous ajoutons : « La loi de 1879 ne s'applique pas à tout navire de mer, mais uniquement à ceux qui sont marchands, c'est-à-dire à ceux qui font une entreprise lucrative en mer.

(1) *Texte flamand.* — Titre premier : Des navires et autres bâtiments de mer. Titel I : Van zeeschepen en andere zeevaartuigen. — Hoofdstuk I : Van zeeschepen en hunne teboekstelling. — ART. 1. Met het oog op de toepassing van deze wet, worden als zeeschepen beschouwd alle vaartuigen van ten minste 25 ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de zee-wateren.

(2) Nos 1 et s. — (3) Et aussi de l'article 260.

» Tombent sous cette définition : 1° les navires à transport de passagers et de marchandises de tout genre ; 2° les bateaux de pêche pontés et qui s'éloignent des côtes ; 3° les remorqueurs de mer. »

Disons immédiatement que la loi nouvelle ne change rien à cette définition. Le Ministre de la justice, dans son exposé, le constate.

La loi nouvelle fait application de cette définition générale à la matière de l'hypothèque maritime, sans y rien modifier, sauf qu'elle introduit une limite de tonnage fixée à vingt-cinq tonnes de jauge brute.

Les bâtiments de mer de moins de vingt-cinq tonnes ne sont pas des « navires », au sens de la présente loi. Ils sont « assimilés aux bateaux visés par la loi ».

555. — Travaux préparatoires. — L'article 1^{er} est un article entièrement nouveau. Il a longuement retenu l'attention au cours de l'élaboration de la loi (1).

1° *Les projets de loi.* — La proposition de loi de M. Delbeke (2) disait : « 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. » Le projet de loi du gouvernement (3) définissait par contre les navires : « tous bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation. » L'exposé des motifs disait : « Ce qui caractérise le navire, ce

(1) Cf. ci-dessous, spécialement les discours du Ministre de la justice, 21-22 novembre 1907 (*Ann. parl.*, p. 47, 68), de M. Franck. — *Id.* de M. Beernaert, p. 109.

(2) 30 janv. 1901, *Doc. parl.*, n° 79, art. 1^{er}.

(3) 17 janv. 1904, *Doc. parl.*, n° 60, p. 5 et 17.

n'est point la nature propre du bâtiment, mais bien l'usage auquel il est employé ou destiné. Le bâtiment employé ou destiné à faire habituellement des opérations maritimes est un navire. Il faut, de plus, pour qu'il soit soumis aux règles édictées par le Code de commerce, qu'il soit employé ou destiné à des opérations commerciales. » Ces notions sont en harmonie avec le texte des résolutions du Congrès maritime tenu à Bruxelles en 1888 (1). Toutefois, à la différence du Congrès de Bruxelles, le projet tient pour indifférent le tonnage du bâtiment.

Comme l'a fait remarquer la commission de revision des règlements pour la navigation à la mer et dans les eaux intérieures (2), il semble dangereux de limiter le tonnage des navires de mer et des bateaux d'intérieur. « On constate, en effet, que des navires de mer d'un très faible tonnage, 3 à 4 tonneaux, traversent l'océan Atlantique et que des bateaux d'intérieur de 1,000 à 1,500 tonneaux viennent du Rhin dans les eaux de l'Escaut, sans jamais entrer dans la mer. » La commission s'éleva vivement contre ce système. « Les premiers projets, disait-elle (3), distinguent trois espèces d'embarcations : 1^o les embarcations de moins de 10 tonneaux de jauge. Elles sont trop peu importantes pour qu'on les soumette aux formalités de la loi ; 2^o les bâtiments d'au moins 10 tonneaux de jauge. Ceux-ci sont qualifiés *bateaux* « s'ils 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. » Ils sont encore qualifiés *bateaux* ou plutôt « ils sont » assimilés aux *bateaux* » s'ils ont de 10 à 20 tonneaux de jauge, bien qu'ils fassent ou soient destinés à faire ces mêmes opérations *en mer* ; 3^o les bâtiments de plus de 20 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire *en mer* ces opérations. Ils sont qualifiés *navires*. » Ce système ne soumettait à la loi sur la navigation intérieure que les embarcations de mer d'un tonnage restreint et soustrayait tant au Code du batelier qu'au Code de la navigation maritime, les phares et feux flottants, les bateaux de sauvetage, de pilotage, de police, les chaloupes de pêche, les yachts de plaisance, etc... Le projet du gouvernement, par contre, soumettait à la loi toute espèce d'embarcations, pourvu qu'elles poursuivent un but lucratif. Le propriétaire

(1) Cf. « Principes de droit maritime comparé », *Le Navire*, p. 15, n^o 17.

(2) J. T., 14 juill. 1892.

(3) Rapport de M. Segers, *Doc. parl.*, n^o 174, p. 6.

d'une chaloupe de pêche était obligé de se plier à toutes les formalités de la loi maritime. « Personne, objectait-on, ne peut le vouloir, pas plus qu'on ne peut vouloir appliquer la loi aux « embarcations non » pontées » ni aux canots qui font des promenades en mer dans un but de lucre (1). » La commission proposa donc le texte suivant : « *Sont qualifiés navires, tous bâtiments d'au moins 20 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes et des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.* » Elle avait ajouté « le dragage ».

Comme pendant de cette définition, il faut mentionner également l'article 253 du projet de loi définissant les bateaux en ces termes : « Sont considérés comme bateaux les bâtiments 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. »

2^o *Les discussions.* — a) *Dragueurs.* — *Limite de tonnage.* — Elles ne sont pas très claires. Dans l'exposé de la loi, le Ministre de la justice disait : « Les bâtiments de dragage sont des bâtiments-outils et non des navires (2). » Quant à la limite de jauge, le Congrès de 1888 s'est borné à juger superflues les formalités des droits réels pour les bâtiments de moins de 20 tonneaux, mais, quant au surplus, les petits bâtiments comme les grands devaient rester soumis à la législation maritime dans sa partie étrangère à la publicité de la propriété et des droits réels. La définition du projet actuel est spéciale à la matière de l'hypothèque maritime, mais ne pourrait convenir à la navigation maritime considérée en général.

M. FRANCK. — Est-ce que, dans votre pensée, les chaloupes de pêche n'auraient pas droit à la limitation de la responsabilité qui résulterait de l'abandon ?

M. SEGERS, rapporteur. — Certainement, mais comme bateaux.

M. FRANCK. — Il est donc entendu que tout bâtiment qui ne rentrerait pas dans la définition du navire de mer, serait considéré comme bateau et bénéficierait notamment des dispositions sur l'abandon.

M. SEGERS, rapporteur. — La question est de savoir quand l'embarcation qui navigue en mer ne sera qu'un bateau.

M. RENKIN, Ministre de la justice. — La question n'a d'importance, étant donnée la parfaite concordance établie par le projet entre les dispositions relatives à la

(1) JACOBS, *Droit maritime*, I, p. 18, n^o 1.

(2) *Ann. parl.*, 21 NOV. 1907, p. 47.

navigation fluviale et celles relatives à la navigation maritime en matière d'hypothèque et d'abandon, que pour la partie du droit maritime exclusivement spéciale à la navigation sur mer.

M. FRANCK. — Ils ne seraient pas des navires de mer, mais ils auraient le bénéfice de l'abandon en vertu de la règle générale que tout ce qui n'est pas navire de mer devient bateau.

M. RENKIN, Ministre de la justice. — Oui, bien entendu s'ils rentrent dans la définition générale de l'article 253 et poursuivent un but lucratif.

M. FRANCK. — Bien entendu.

Il résulte de cet échange d'explications que tout bâtiment qui ne rentre pas dans la définition du navire de mer, échappe à la législation maritime générale, mais peut être soumis au Code de la batellerie s'il est bateau, c'est-à-dire s'il ne navigue pas en mer. Mais la loi assimilerait aux règles des bateaux les embarcations maritimes de trop faible tonnage pour être des navires. En mer, tout ce qui n'est pas navire de mer devient bateau.

Lors de la discussion de l'article 1^{er}, la controverse et les malentendus s'accrochèrent. Quant aux dragueurs, le Ministre répéta qu'ils bénéficieraient de la loi à titre de bateaux, n'étant pas des navires. La législation maritime générale ne leur est pas applicable. « Est-ce que jamais quelqu'un songerait à faire une charte-partie avec un bateau-dragueur? On ne donne pas de lettres de mer à un bateau-dragueur. » Leur situation, comme celle de tous les bateaux, se trouvait réglée à l'article 253 du projet. L'article 253 définit, en effet, le bateau (1).

Quant à la limite de tonnage, le Ministre déclara (2) :

Messieurs, il est impossible de faire une loi tellement claire que son application ne donne jamais lieu à aucun procès. Poursuivre un tel but, c'est poursuivre une chimère. Je crois que la définition donnée dans l'article 1^{er} du projet de loi et qui doit être mise en rapport avec l'article 253, ne laisse place à aucun doute. Quel est l'intérêt de la question qui vient d'être soulevée par l'honorable membre? Il semblait reprocher au projet d'exclure du bénéfice de ses dispositions la flottille des bateaux de pêche du littoral belge. C'est une erreur absolue.

Les dispositions du projet de loi que la Chambre discute s'appliquent aux navires et aux bateaux, c'est-à-dire à tous les bâtiments, qu'ils naviguent dans les eaux maritimes ou dans les eaux fluviales. C'est le texte de la commission que je combats qui est restrictif, car il exclut du bénéfice de ces dispositions tous les bâtiments d'un tonnage inférieur à dix tonnes. En outre, il considère comme bateaux tous les bâtiments d'un tonnage de dix à vingt tonnes, qu'ils naviguent dans les eaux maritimes ou dans les eaux fluviales. Il ne qualifie navires que les bâtiments qui tra-

(1) Cf. ci-dessus.

(2) *Ann. parl.*, 22 nov. 1907, p. 68.

fiquent habituellement sur la mer dans les conditions prévues par la loi et dont le tonnage est supérieur à vingt tonnes.

Quel est l'intérêt de la distinction? Je l'ai indiqué tout à l'heure dans une interruption. Cet intérêt n'est pas de savoir quels sont les bâtiments à qui s'appliquent les dispositions sur l'immatriculation, sur la publicité des droits réels, sur l'abandon, etc., ces dispositions s'appliquent à tous les bâtiments.

L'intérêt de la distinction est de savoir quels sont les bâtiments à qui la législation maritime spéciale qui touche à certains contrats qu'on ne fait qu'avec les bâtiments maritimes, tels la charte-partie ou le prêt à la grosse, s'appliquera. Or, peut-il être question de conclure un prêt à la grosse avec un bateau qui fait la petite pêche? Poser la question, c'est la résoudre. C'est très clair.

La distinction est traditionnelle pour les bateaux de pêche : le bateau de pêche qui fait la petite pêche, — expression précise, quoi qu'en pense l'honorable membre, — et qui désigne la pêche côtière, est légalement un bateau; le bâtiment qui fait la grande pêche, c'est-à-dire la pêche hauturière, est légalement un navire.

Telle est la distinction. Elle est, je le répète, très claire et ne peut soulever aucune espèce de discussion.

Ces déclarations, très nettes, furent complétées par celles de M. Franck :

M. FRANCK. — Toutes les définitions sont périlleuses. Si la Chambre veut me prêter quelques instants d'attention, je pense qu'il y a une solution qui pourrait mettre tout le monde d'accord. L'honorable Ministre a raison, à mon sens, de maintenir le texte qu'il propose à l'article 1^{er}. Je ne crois pas utile de faire dépendre du tonnage la distinction entre navires de mer et bateaux d'intérieur. C'est une base arbitraire.

Comme l'honorable M. Van Damme le signalait dans une interruption, les remorqueurs, par exemple, ont très souvent un tonnage très réduit, parce que le calcul du tonnage dépend de considérations qui ne sont pas nécessairement en rapport avec la destination du navire ni avec ses dimensions. Pour jauger un navire, on ne tient compte que de certaines parties du bâtiment. On exclut, par exemple, tous les compartiments occupés par les machines, les soutes et ainsi de suite...

... Il faut donc un texte ou une combinaison de textes qui ne laisse échapper, pour l'abandon et l'hypothèque, aucun bâtiment naviguant ou pouvant naviguer, c'est-à-dire se déplacer et se diriger sur l'eau. Voici ce que je propose pour atteindre ce résultat.

C'est à l'article 253 que nous définirions les bateaux intérieurs. Élargissons cette définition de telle manière que tout ce qui, parmi les bâtiments d'exploitation lucratifs, n'est pas considéré comme navire de mer, devienne bâtiment d'intérieur. Pour cela, il suffirait que l'on dise à l'article 253 :

« Sont considérés comme bateaux, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation et qui ne sont pas considérés comme navires de mer. »

De cette manière, au lieu de parler seulement des eaux intérieures, vous parlerez aussi des eaux maritimes territoriales, notamment de l'Escaut en aval d'Anvers et

de la zone maritime qui s'étend le long de la côte. De telle sorte que, tous les dragueurs, tous les bâtiments de pêche, etc., seraient compris dans la définition de même que tous les remorqueurs et nous aurions ainsi atteint notre but sans nous exposer à aucun des inconvénients qui viennent d'être signalés.

M. RENKIN, Ministre de la justice. — Sous réserve d'un nouvel examen d'ici au second vote, je me rallie au système proposé par M. Franck.

A l'examen de l'article 253, sur la définition du bateau, la controverse reprit. Pour trancher entre « navire de mer naviguant en mer » et « embarcation maritime assimilée à un bateau », le Ministre de la justice avait, au sujet des bâtiments de pêche, principaux intéressés, distingué entre eux suivant leur destination, et avait parlé de pêche hauturière pour les uns et côtière pour les autres. Il avait nettement préféré ce critérium à celui tiré du tonnage.

M. de Groote plaide à nouveau en faveur du tonnage. Il dit :

Dans quelle catégorie faut-il placer les bateaux de pêche ? L'honorable Ministre voudrait les placer d'accord avec M. Franck, c'est-à-dire en faisant une distinction entre les navires qui se livrent à la pêche côtière ou petite pêche et les navires qui font de la pêche hauturière ou de la grande pêche. Il faudrait plutôt une distinction se basant sur le tonnage des navires. La pêche côtière, telle que l'entend l'honorable Ministre, prête à confusion ; cette dénomination se comprenait en Belgique et en France au temps où l'on pratiquait les primes à la grande pêche, il y avait alors une distinction entre la pêche côtière et la pêche hauturière. La pêche hauturière visait la pêche de la baleine, du cachalot et de la morue, et peut-être la grande pêche du hareng, tandis que la pêche côtière comprenait la capture de tous autres poissons quelconques, non soumis à salaison à bord, toute pêche à marée, quelle que fût la distance en mer où elle se pratiquait et le genre de bateaux qui s'y employaient. La distinction se basait donc non sur la distance des côtes, mais plutôt sur le genre de poisson capturé. Aucune législation d'ailleurs ne définit la pêche côtière.

Il y a une confusion dans l'esprit de l'honorable Ministre entre pêche côtière et pêche dans la mer territoriale ou tout simplement pêche en vue des côtes. Mais la notion de la mer territoriale n'a rien de commun ni avec le genre de bateaux, ni avec le genre de pêche. C'est une notion qui existe au point de vue du droit des gens, en vertu de la Convention de La Haye. La classification en bateaux qui pratiquent la pêche côtière ou hauturière n'est pas admissible, à telle enseigne que des navires équipés et grésés pour la pêche hauturière, nos plus grands chalutiers par exemple, se livrent à la pêche de marée, à la pêche côtière, lorsqu'il y a intérêt à faire des pêches de marée, des captures de soles, du poisson frais pour la consommation immédiate. Un chalutier peut alternativement faire la pêche hauturière en allant prendre des morues en Islande ou faire de la pêche côtière en allant pêcher des soles sur les côtes du Portugal. Tandis qu'une chaloupe à voiles et en bois peut faire de la pêche hauturière en allant prendre la morue au Doggerbank pour en faire des salaisons.

La distinction admise par M. le Ministre est donc irrationnelle et exposerait à de

graves inconvénients. Il y a intérêt à ce que cela soit bien déterminé et à ce que les bateaux soient classés, au point de vue de la responsabilité, d'une façon régulière. Je pense que le tonnage donnerait une indication plus exacte.

La discussion est renvoyée au lendemain pour trouver une formule d'entente. Le lendemain, le Ministre de la justice propose de s'en remettre au certificat de jaugeage et à la déclaration du propriétaire de navire pour savoir si c'est un navire ou un bateau. M. Segers proteste et soutient à nouveau le point de vue du tonnage. Sur ces entrefaites M. Beernaert dépose un amendement :

M. BEERNAERT. — Messieurs, en principe, j'appuie la thèse développée par M. le rapporteur. La distinction entre le navire et le bateau est fondamentale. C'est la base même de la loi et il importe que l'on sache toujours avec précision ce qu'est l'un et ce qu'est l'autre. Je verrais dès lors de graves inconvénients à ce que cette distinction dépendît d'une simple appréciation administrative. Dire que ce sera un navire ou un bateau, suivant qu'il y aura déclaration ou certificat de jauge, c'est non établir une règle, mais laisser faire l'administration et son appréciation dépendra d'un fonctionnaire de mince importance dans la hiérarchie administrative. L'honorable M. Segers a raison de repousser une base aussi fragile, et il semble que celle sur laquelle les spécialistes se sont mis d'accord depuis longtemps, c'est-à-dire la base du tonnage, est la meilleure de toutes.

Si j'ai demandé la parole, c'est pour présenter un amendement qui ralliera peut-être tous les suffrages. Les obligations imposées aux capitaines sont multiples et rigoureuses et peut être excéderaient-elles ce qu'on peut attendre de la plupart des patrons de bateaux de pêche. Eh bien, fixons le minimum du tonnages des navires à 25 tonnes; les objections seraient par là même écartées.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'article 253 tel qu'il a été amendé par M. Beernaert. La disposition porterait donc :

« Sont considérés comme bateaux les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement, dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales, le transport des personnes et des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation *et tous les bâtiments qui ont moins de 25 tonnes de jauge brute.* »

« Vaartuigen, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen en zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de binnenwateren en in de territoriale wateren, evenals al de vaartuigen die minder dan 25 brutotonnemaat hebben, worden beschouwd als binnenschepen. »

L'article 253, ainsi amendé, est mis aux voix et adopté.

Cet amendement ayant été adopté, il s'ensuit que : 1^o au point de vue de la distinction théorique entre navire et bateau, la limite de tonnage est essentielle : tous les bâtiments de moins de 25 tonnes sont des bateaux ; 2^o au point de vue de l'application des principales dispositions de la loi, la question a peu d'importance pratique puisque les navires et les bateaux sont soumis aux mêmes règles.

Cette solution est juste. Le tonnage est un des renseignements techniques certains. Elle est conforme à celle que nous avons indiquée (1).

3° *Les allèges de mer. — L'impulsion propre.* — Les allèges de mer ont failli être traitées comme des navires. Sur une question de M. Hubert, MM. Tonnelier et Renkin avaient répondu : « Si elles ont plus de 25 tonnes de jauge et si elles naviguent habituellement en mer, ce sont des navires de mer. » Tout le monde avait perdu de vue et la nature des allèges et la définition du navire de mer telle que nous l'avons précisée (2), avec la nécessité d'une impulsion propre.

M. L. HUBERT. — Dans la discussion générale, j'avais demandé à M. le Ministre dans quelle catégorie seraient classés les allèges de mer ou les chalands maritimes, et M. le Ministre avait répondu qu'ils seraient classés dans la catégorie des navires ordinaires. Mais, depuis, l'honorable Ministre a accepté la distinction proposée par l'honorable M. Degroote, à savoir que, pour être réputé navire, un bateau doit être mû par ses propres moyens. Or, les chalands et les allèges sont remorqués et, d'après cette dernière définition, il n'y a plus moyen de les classer parmi les navires. Je demande à M. le Ministre s'il maintient sa première interprétation ?

M. RENKIN, Ministre de la justice. — J'ai, en effet, fait erreur dans ma première réponse ; les allèges ne se mouvant pas par leurs propres moyens ne peuvent être classées parmi les navires.

4° *Le but lucratif.* — On avait demandé d'étendre la loi à tout navire, qu'il ait ou non un but lucratif. Le Ministre a répondu sur ce point, en ces termes :

Il ne faut pas oublier que le projet nouveau maintient tout simplement le système de notre législation maritime actuelle dont les dispositions s'appliquent exclusivement à la navigation commerciale. La loi maritime fait partie du Code de commerce dont elle forme le livre II ; elle ne s'applique donc qu'aux entreprises qui ont un but lucratif, et il n'y a pas d'acte commercial là où il n'y a pas d'esprit de lucre. Il est donc impossible de rendre toutes les dispositions de la loi maritime applicables à la navigation de plaisance.

Il est vrai que les auteurs de cette proposition n'ont en vue que l'extension de la faculté d'abandon aux propriétaires des bâtiments dont je viens de parler à la Chambre. Mais, Messieurs, si cette faculté exceptionnelle créée pour favoriser le développement des entreprises de navigation, s'explique quand il s'agit de navires qui font le commerce, elle ne s'explique plus du tout quand il s'agit de navires de plaisance. Le principe d'après lequel celui qui cause un dommage à autrui est tenu de le réparer entièrement, ne peut subir de restriction que pour autant qu'un principe supérieur vienne limiter le droit du préjudicié. Or, ce prin-

(1) Cf. « Principes de droit maritime comparé », *Le Navire*, n° 9.

(2) Voy. *Le Navire*, nos 11 et s.

cipe supérieur existe quand il s'agit de personnes qui naviguent dans un but commercial, mais il n'existe pas, à mon sens, quand il s'agit de personnes qui se livrent à la navigation dans un but d'agrément.

Mais fût-on d'un autre avis, encore devrait-on reconnaître qu'il est impossible de légiférer dans le livre II du Code de commerce pour d'autres bâtiments que les bâtiments commerciaux.

On n'a pas insisté. Mais, au second vote, à l'article 253, devenu l'article 260 de la loi, on a demandé que les navires à but non lucratif fussent tout au moins considérés comme bateaux. Cette proposition n'a pas abouti. Le Ministre a promis, il est vrai, de déposer un projet de loi spécial.

5° *Les remorqueurs.* — La situation des remorqueurs est celle de tous les bâtiments. Les remorqueurs de rivière sont des bateaux. Quant aux remorqueurs de mer, s'ils ont 25 tonnes, ce sont des « navires » et la loi leur est applicable. En dessous de cette limite, la loi sur l'hypothèque cesse de leur être applicable comme « navires ». Peuvent-ils encore être soumis à la loi maritime générale, dans ce cas? Parfaitement. Toutefois, en ce qui concerne la loi sur l'hypothèque maritime, ils y sont soumis, non plus à titre de « navires », mais à titre de « bateaux ».

555bis. — *Intitulé du titre.* — Notons à cet égard qu'ainsi ne se justifie guère l'intitulé du titre : « Des navires *et autres bâtiments de mer.* » M. Segers (1) avait demandé qu'on supprimât les mots : « et autres bâtiments de mer ». Dans le système finalement adopté ils ont été conservés sans doute sous le prétexte que la présente loi vise : 1° des « navires » d'au moins 25 tonnes ; 2° des « bateaux maritimes » de moins de 25 tonnes. Toutefois, comme ces « bateaux » sont soumis aux dispositions d'un titre spécial — le titre IX : « Des bateaux » — l'observation de M. Segers conserve toute sa portée et nous disons avec lui « qu'on se demande en vain quelle est la portée de ces derniers mots. Loin de dire à quelles obligations sont soumis ces « autres bâtiments », le titre I n'en parle même pas ».

556. — *Conclusion.* — Au cours de cette discussion confuse, on n'est pas arrivé à une définition du « navire », complète et applicable à toute la loi maritime. On n'a pas, du reste, cherché à atteindre ce résultat. On s'est borné à préciser ce qu'il fallait, au point de vue

(1) Rapport, *Doc. parl.*, n° 174, p. 6, 17 mai 1905.

de l'hypothèque, considérer comme navire ou comme bateau. La recherche d'une définition générale et précise à la fois eût amené l'introduction expresse des notions « d'impulsion propre et de manœuvre » qui sont essentielles à la définition du navire et qui en sont absentes sans motif. La discussion relative aux allèges de mer, qu'on a failli traiter en navires, a fait apparaître cette lacune. Le Ministre s'est hâté de dire que ce n'étaient pas des navires parce qu'ils n'avaient pas d'impulsion propre. Mais on n'est pas allé plus loin. Nous n'avons qu'à renvoyer sur ce point à notre premier volume (1).

Quoi qu'il en soit, il y a progrès et la nouvelle loi permettra d'asseoir la notion du navire sur des bases plus précises qu'auparavant. Examinons-en quelques applications.

557. — Les bâtiments-outils. — Une discussion s'est ouverte à propos des dragueurs. Le Ministre a rappelé que la Commission voulait qu'un dragueur fût compris dans la définition d'un navire. Après un débat assez long, il a été entendu que les dragueurs, même travaillant en mer, étaient non des navires, mais des bateaux. Les paroles suivantes du Ministre sont caractéristiques : « Les dragueurs sont des bâtiments-outils destinés à curer les cours d'eau, les rades, les passes navigables de la mer, mais on ne peut pas plus leur appliquer la loi sur la navigation maritime qu'on ne peut leur appliquer la loi sur les lettres de mer. »

558. — La limite de tonnage. — Quant au tonnage, le Ministre avait repoussé tout minimum quelconque : « Nous ne disons pas que toutes les embarcations qui naviguent sur la mer doivent être considérées comme des navires. Les navires sont nécessairement des bâtiments d'une certaine importance, mais il faut laisser aux tribunaux le soin de décider. »

Cette question (2) a fait l'objet d'un débat assez confus que nous avons rapporté ci-dessus, duquel il résulte que, dans la pensée des auteurs de la loi, les petits bâtiments, comme les chaloupes de pêche, seraient, comme pour les dragueurs, traités non comme navires, mais comme bateaux. La législation sur les droits réels leur serait applicable, parce qu'elle s'étend aux bâtiments d'intérieur, mais non pas en tant que ces embarcations sont maritimes. La législation maritime

(1) Nos 11 et s.

(2) *Principes de droit maritime comparé*, n° 9, I, et ci-dessus, nos 554, 555.

ne leur est pas applicable, parce que ce ne sont pas des navires. Le navire de mer doit avoir un certain tonnage. La loi nouvelle n'a pas laissé subsister sur ce point le droit antérieur. Rompant son indécision, elle a fixé cette limite de tonnage à 25 tonnes de jauge brute, en ce qui concerne la présente loi.

559. — Le but lucratif. — La loi nouvelle a nettement indiqué qu'elle maintenait le droit antérieur (1), et ici encore, le Ministre de la justice a été très précis : « On m'avait demandé, dit-il, de supprimer le mot « lucratives » dans l'article 1^{er}, qui, je le rappelle, vise les bâtiments qui se livrent à des opérations lucratives de navigation, et l'on demandait qu'il visât aussi les bâtiments qui se livrent à des opérations quelconques de navigation, qu'elles fussent lucratives ou non. Pour l'affirmative, on disait qu'en introduisant le mot « lucratives » dans la loi, on excluait de son application, et c'est l'évidence même, les yachts, les navires de plaisance, les bateaux-écoles, les navires de l'Etat et les navires affectés à des expéditions scientifiques. Mais, Messieurs, il ne faut pas oublier que le projet nouveau maintient tout simplement le système de notre législation maritime actuelle dont les dispositions s'appliquent exclusivement à la navigation commerciale. » Et abordant successivement des exemples, il rejetait des dispositions de la loi de 1879, spécialement en ce qui concerne l'abandon : 1^o les navires de plaisance qui n'ont qu'un but d'agrément; 2^o les navires-écoles et autres poursuivant un but scientifique, « qui ont une situation exceptionnelle pour laquelle on ne peut méconnaître une règle juridique essentielle et confondre le droit civil et le droit commercial; 3^o les navires de l'Etat.

Ce point a encore été mis en relief plus nettement au second vote.

ARTICLE 2 (ancien art. 1^{er}) (2).

Les navires sont meubles. Néanmoins, ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles possession vaut titre.

(1) *Principes de droit maritime comparé*, n^o 15.

(2) *Texte flamand.* — ART. 2. Zeeschepen zijn roerende goederen. Echter vallen zij niet onder den regel volgens welchen, waar het roerende goederen betreft, bezit als titel geldt.

560. — Confirmation de la nature mobilière des navires. — La loi nouvelle a sur ce point confirmé le droit antérieur (1). Rien n'est changé, et il était superflu d'ajouter, en présence des autres dispositions de la loi, que, à l'égard des navires, la possession ne valait pas titre.

Il est cependant curieux de noter ici que notre droit semble faire un retour en arrière, vers le droit coutumier national basé sur le *nantissement*, l'*ensaisinement* et la *mainmise*, *pandrecht*, constaté par l'autorité publique, système en opposition avec la tradition libre des meubles de la main à la main (2). Il est à noter aussi que cette évolution est à peine esquissée sérieusement en l'absence d'immatriculation obligatoire.

561. — Suppression de l'acte écrit. — La portée principale de l'article 2 de la loi actuelle, c'est de mettre à néant l'article 2 de la loi de 1879 qui imposait un acte écrit *ad probationem* pour que la vente soit opposable aux tiers. Il est certain que l'immatriculation est de beaucoup préférable à cette formalité dépourvue de toute publicité. Mais elle n'est vraiment efficace que si elle est obligatoire, et nous avons vu que tel n'est pas le caractère de l'immatriculation qui est purement volontaire (3).

562. — Le droit commun régit le transfert de la propriété. — La loi fait donc retour aux principes généraux du droit civil. Le simple consentement suffit pour transférer la propriété. Les questions de preuve de la propriété demeurent ouvertes. Tout ce que nous avons dit

(1) Voy. Principes de droit maritime comparé, *Le Navire*, n° 25.

(2) Voy. Principes de droit maritime comparé, *Le Navire*, I, n° 23.

(3) Voy. Principes de droit maritime comparé, *Le Navire*, I, nos 172 et s. — Cf. aussi le rapport de M. Segers, p. 10 et s.

dans notre traité conserve donc toute sa portée entre parties.

Cependant, au point de vue des tiers, ce retour en arrière n'est qu'apparent. En fait, il faut plus que jamais un écrit pour que la vente soit opposable aux tiers puisque, sans titre écrit, le conservateur n'aurait rien à transcrire, et ne pourrait donc opérer immatriculation. Seulement, ce n'est qu'un état de fait.

Pour que ce soit un état de droit, il eût fallu l'immatriculation obligatoire.

563. — Travaux préparatoires. — L'article 2 est l'ancien article 1^{er}. Il correspond également à la situation que réglait l'ancien article 2, supprimé, et qui exigeait un acte de vente écrit. Il a fait l'objet d'observations notables (1), basées sur l'absence d'immatriculation obligatoire et montrant les lacunes du système facultatif.

ARTICLE 3 (nouveau) (2).

Tout navire, construit ou en construction, naviguant ou destiné à naviguer sous pavillon belge, peut, à la demande des intéressés, être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers.

564. — Travaux préparatoires. — Cet article est nouveau. Il établit le principe de l'immatriculation (3). Le texte primitif portait : Les navires... qui sont en construction *en Belgique*. M. Devigne fit observer (4) que ce texte excluait formellement les navires en

(1) Cf. Rapport Segers, 17 mai 1905, op. cité, p. 8. Exposé des motifs, 17 janv. 1904, p. 5, *Ann. parl.*, 22 nov. 1907.

(2) *Texte flamand.* — ART. 3. Elk reeds gebouwd of in aanbouw zijnde zeeschip, varende of bestemd om te varen onder Belgische vlag, kan, op de aanvraag van de belanghebbenden, worden teboekgesteld ten kantore des hypotheekbewaring te Antwerpen.

(3) Exposé des motifs, p. 5. — Cf. Rapport Segers, p. 8, *Ann. parl.*, 22 nov. 1907, p. 70.

(4) *Ann. parl.*, p. 70, col. 1.

construction à l'étranger ; que ce protectionnisme, emprunté à la législation française, pouvait s'y comprendre puisqu'elle était imprégnée de cette tendance, mais qu'elle ne s'expliquait plus en Belgique. M. le Ministre de la justice, donnant suite à cette observation, proposa de supprimer les mots « en Belgique ».

La loi s'étend donc aux navires en construction à l'étranger.

565. — **L'immatriculation est facultative.** — Cet article est celui qui donne à l'immatriculation des navires son caractère purement facultatif. La commission et son rapporteur, M. Segers, avaient proposé l'enregistrement obligatoire (1).

Aucune organisation administrative nouvelle n'a été créée. Comme dans la loi de 1879, c'est à la conservation des hypothèques que se rattache l'exécution de ces formalités.

566. — **Le navire est le pivot de l'annotation.** — Cet article indique également que la base de l'enregistrement sera désormais le navire et non plus le propriétaire du bâtiment.

C'est ici le moment de rappeler les explications données dans l'exposé de la loi, par M. le Ministre de la justice :

« Sous la loi du 21 août 1879, on applique à l'hypothèque maritime le régime que la loi du 16 décembre 1851 a établi pour la propriété foncière et pour l'hypothèque terrestre.

» La publicité des droits réels a lieu par la transcription pour ce qui concerne la propriété, par l'inscription pour ce qui concerne les droits réels. La transcription se fait par la copie intégrale de l'acte ; l'inscription se fait par copie intégrale d'un extrait de l'acte.

» Cette organisation actuellement existante requiert : 1^o un registre de dépôts qui, à la conservation des hypothèques, constate par numéros d'ordre, et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises des titres dont on requiert la transcription ou l'inscription (art. 124, 1^o) ; 2^o un registre des transcriptions (art. 124, 2^o) ; 3^o un registre des inscriptions, des radiations ou réductions (art. 124, 3^o) ; 4^o un répertoire des noms des propriétaires avec renvoi aux actes qui les concernent (art. 125) ; 5^o une table alphabétique des propriétaires avec renvois au répertoire...

» Cette organisation repose sur l'état nominatif des propriétaires, non des propriétés.

(1) Cf. nos 434 et s.

» Dans le système actuel, le receveur ouvre un compte au nom de chaque navire... En somme, au lieu des cinq registres dont je parlais tout à l'heure, il n'y en aura plus qu'un seul, qui contiendra l'histoire juridique complète de tout navire battant pavillon belge... Le but de cette formalité est : 1° d'individualiser le navire; 2° de permettre l'inscription à son nom, de tous les droits réels qui l'affectent. Le bien lui-même, non son propriétaire, forme le pivot de l'annotation. »

ARTICLE 4 (nouveau) (1).

L'immatriculation a lieu sur la production au conservateur des hypothèques du certificat de jaugeage et d'un duplicata de ce document.

Le conservateur mentionne dans un registre *ad hoc* sous un numéro spécial :

1° La lettre, le numéro, le lieu et la date du certificat de jaugeage;

2° Le nom et le mode de puissance motrice du navire, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions, son tonnage, et, s'il s'agit d'un navire à moteur, le nombre de chevaux nominaux de sa machine motrice.

ARTICLE 5 (nouveau) (2).

L'immatriculation d'un navire en construction a lieu sur la présentation au conservateur d'une requête en double.

(1) *Texte flamand.* — ART. 4. De teboekstelling geschiedt op overlegging bij den hypotheekbewaarder van den meetbrief en van een dubbel van dit stuk. De bewaarder vermeldt in een daartoe bestemd register, onder een bijzonder nummer :

1° De letter, de nummer, de plaats en de datum van den meetbrief;

2° Den naam en den aard der beweegkracht van het schip, de materialen zijner romp, den datum van zijn bouw, zijne afmetingen, zijne tonnemaat en, betreft het een schip met mechanischen motor, de nominale kracht van zijne drijfmachine.

(2) *Texte flamand.* — ART. 5. De teboekstelling van een in aanbouw zijnde schip geschiedt op overlegging, bij den bewaarder, van eene aanvraag in dubbel.

Le conservateur mentionne sur son registre, sous un numéro spécial :

1° La date de la requête;

2° L'emplacement de la mise sur chantier du navire, son nom, le mode de puissance motrice du bâtiment, les matériaux de sa coque, ses dimensions et son tonnage présumés, et, s'il s'agit d'un navire à moteur mécanique, la force nominale de sa machine motrice.

ARTICLE 6 (nouveau) (1).

Les changements qui surviennent dans les faits prévus sous le n° 2° des deux articles précédents sont portés au registre matricule à la suite de la première annotation, sur la production du certificat de jaugeage qui constate ces changements et d'un duplicata de ce document.

Tout nouveau certificat de jaugeage doit rappeler les certificats antérieurs par la désignation de leur lettre, de leur numéro, de leur date et du nom du navire auquel ils s'appliquent.

De bewaarder vermeldt in zijn register onder een bijzonder nummer :

1° Den datum der aanvraag;

2° De plaats waar het schip op stapel is gezet, zijn naam, den aard der beweegkracht van het vaartuig, de materialen zijner romp, zijne vermoedelijke afmetingen en tonnemaat en, betreft het een schip met mechanischen motor, de nominale kracht van zijne drijfmaschine.

(1) *Texte flamand.* — ART. 6. De veranderingen die voorkomen in de onder n° 2° van de twee voorgaande artikelen bedoelde feiten, worden in het register van teboekstelling vermeld achter de eerste aantekening, op overlegging van den meetbrief waarbij de wijzigingen vastgesteld zijn en van een dubbel van dit stuk.

In iederen nieuwen meetbrief moeten de vroegere meetbrieven aangehaald zijn, door opgave van hunne letter, hun nummer, hun datum en van den naam van het schip waarop zij betrekking hebben.

ARTICLE 7 (nouveau) (1).

Le conservateur certifie, au pied du certificat de jaugeage ou, le cas échéant, de l'un des doubles de la requête, qu'il a fait l'annotation requise, dont il indique la date et le numéro, et il restitue la pièce à l'intéressé.

567. — Travaux préparatoires (2). — « Les articles 4 et 5, dit l'exposé des motifs, règlent les formalités de l'immatriculation et les mentions que le conservateur des hypothèques doit faire sur son registre en vue d'individualiser le navire. Ces mentions résultent soit du certificat de jaugeage, soit d'une requête de l'intéressé, selon qu'il s'agit d'un navire construit ou d'un navire en construction. Il va de soi que le conservateur sera en droit de refuser l'immatriculation si la requête ne contient pas les énonciations voulues.

» L'article 6 indique, dans son premier alinéa, les conditions dans lesquelles sont portés au registre matricule les changements qui surviennent au navire et qui modifient la description qui en a été faite.

» Ce texte suppose que, d'après les dispositions réglementaires sur le jaugeage des navires et des bateaux, l'agent jaugeur sera tenu de délivrer un nouveau certificat de jaugeage dès qu'un changement lui sera signalé par l'intéressé.

» La disposition du deuxième alinéa de l'article 6 constitue une règle essentielle. La base de l'identification du navire est le certificat de jaugeage. Il faut donc qu'au vu de ce certificat le conservateur des hypothèques et le tiers contractant puissent s'assurer que le navire n'a pas été antérieurement immatriculé ou grevé sous un autre nom.»

568. — Critiques. — Portée du certificat de jaugeage et de la requête. — On a vivement reproché à ces dispositions leur insuffi-

(1) *Texte flamand.* — ART. 7. Onderaan op den meetbrief of, bij voorkomend geval, onderaan op een der dubbels van de aanvraag, bevestigt de bewaarder dat hij de gevraagde aantekening gedaan heeft, waarvan hij datum en nummer aanduidt, en hij geeft het stuk aan den belanghebbende terug.

(2) Exposé des motifs, p. 7. — Rapport de M. Segers (en lire les observations intéressantes), p. 10 et s. — *Ann. parl.*, Session, 1907-1908, p. 70, 71, 246.

sance, parce qu'elles n'établissent pas la propriété à l'égard des parties (1). Mais il faut aller plus loin. Elles n'établissent même pas la propriété à l'égard des tiers, au moins dans ce premier chapitre. Elles n'ont pour but que d'individualiser le navire ou le bateau (2). C'est au chapitre II : « De la publicité des droits réels », que se trouvent les mesures protectrices des droits des tiers et elles reposent sur l'immatriculation purement volontaire. « Dans ce chapitre, disait le Ministre de la justice (3), la production des titres de propriété, etc., est exigée et si ces titres ne sont pas inscrits, ils ne valent que pour les contractants et ne sont pas opposables aux tiers. »

§ 2. — DE LA PUBLICITÉ DES DROITS RÉELS CONCÉDÉS SUR LES NAVIRES.

569. — Mécanisme de l'inscription. — « Au double mode de publicité instituée par la loi de 1851, la transcription et l'inscription, le projet de loi substitue un mode unique consistant dans la relation analytique faite par le conservateur lui-même de l'acte soumis à la formalité.

» L'inscription a lieu sur la présentation des actes au conservateur des hypothèques. Tout acte est présenté en double : en double original s'il s'agit d'un acte sous seing privé en expédition et en copie certifiée s'il s'agit d'un acte authentique. Le conservateur fait mention de la substance de l'acte sur le feuillet du navire (4); il remet l'un des originaux ou l'expédition de l'acte au requérant après avoir certifié au pied de ce document qu'il a fait l'inscription requise. Il conserve le double ou la copie certifiée de l'acte et classe la pièce au dossier du navire.

» Les dispositions du chapitre II deviennent ainsi communes à tous les droits réels concédés sur les navires, à l'exception des privilèges. Ceux-ci ne sont point soumis à l'inscription, pas plus que dans le droit actuel. »

Tels sont les termes de l'exposé des motifs (5). Ils indiquent nettement le mécanisme de l'inscription.

(1) Cf. nos 434 et s. — Rapport de M. Segers, p. 10.

(2) *Ann. parl.*, 21 nov. 1907, p. 49. — (3) *Idem.* — (4) Voy. Annexes.

(5) Exposé des motifs, p. 7.

ARTICLE 8 (ancien art. 2) (1).

Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translative, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques désigné sous l'article 3; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.

570. — Portée : Modification à la loi hypothécaire. — L'article 8 correspond à l'article 1^{er} de la loi de 1851, mais, à la différence de celui-ci, il s'étend à tous les droits réels indistinctement, sauf les privilèges. En outre, la publicité est opposable à tous tiers quelconques, tandis que la loi de 1851 ne donne le pouvoir d'exciper du défaut de publicité qu'aux tiers qui ont contracté sans fraude, c'est-à-dire qui n'ont pas eu connaissance de l'acte non publié (2).

Cette modification est utile. On a signalé souvent que cette limitation du droit d'opposer le défaut de publicité aux tiers qui ont contracté sans fraude introduit, en 1851, dans une pensée d'équité, aboutissait à une foule de difficultés. Le système actuel, plus rigoureux en ce qu'il donne plus d'effet à la publicité, présente aussi plus de garanties vis-à-vis des tiers.

Voici quelle est la situation à laquelle l'exposé des motifs se réfère. Dans le projet de loi hypothécaire de 1851, la rédaction originale était conforme à celle de la loi actuelle. Elle disait que jusqu'à inscription les actes n'étaient pas opposables aux tiers. La discussion parlementaire, fournissant un exemple de plus à la méthode vicieuse de confection de nos lois, fit surgir un amendement qui limitait expressément le droit d'opposer le défaut de transcription aux tiers

(1) *Texte flamand.* — ART. 8. De akten en vonnissen die tot bewijs strekken van eene overeenkomst tot vestiging, tot overdracht, tot verklaring of tot te niet gaan van een zakelijk recht, dat geen voorrecht is, op een reeds gebouwd of in aanbouw zijnde zeeschip, worden ingeschreven aan het onder artikel 3 aangewezen kantoor der hypotheekbewaring; vóór dien tijd kunnen ze aan derden niet worden tegengesteld.

(2) MARTOU, t. I^{er}, nos 67 et s. Exposé des motifs de 1904, p. 8.

qui ont contracté sans fraude, c'est-à-dire qui n'ont pas connu l'acte non transcrit. Au premier abord, cette disposition paraît équitable. Elle introduit cependant un grand désordre dans la loi (1).

Toute loi est, en effet, systématique, et vise un but général pour la réussite de quoi sont sacrifiés les buts particuliers. Les amendements des députés dérangent constamment ces visées générales. Il est évident qu'en donnant la possibilité de remplacer par la preuve de la connaissance d'un fait, les garanties officielles de la publicité, on créait une prime à la négligence et on attentait à l'ordre public et à la sécurité des tiers.

C'est ce qui n'a pas manqué d'arriver. Aussi a-t-on fort bien fait, au moins en matière maritime, de supprimer cette réserve et de donner à l'inscription toute sa portée, toute sa garantie.

571. — Tous actes translatifs ou déclaratifs. — Le texte comprend tous les titres, quels qu'ils soient, bilatéraux ou unilatéraux, à titre onéreux ou gratuit; du moment qu'ils portent sur un droit réel ils peuvent être inscrits.

ARTICLE 9 (anciens art. 2 et 139) (2).

Sont également inscrites audit bureau les demandes tendant à faire déclarer la résolution, la révocation ou l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres

(1) MARTOU, t. Ier, n° 68.

(2) *Texte flamand.* — ART. 9. Worden eveneens ten gemelden kantore ingeschreven, de eischen die er toe strekken de ontbinding, de herroeping of de vernietiging eener in de bewoordingen van het vorig artikel vallende overeenkomst te doen verklaren, of het bestaan te doen vaststellen van een zakelijk recht, dat geen voorrecht is, op een reeds gebouwd of in aanbouw zijnde zeeschip, alsmede de vonnissen over deze eischen verleend.

Deze eischen zijn slechts ontvankelijk indien zij ingeschreven zijn. De exceptie moet door den rechter ambtshalve worden toegepast en kan in elken staat de zaak worden opgeworpen.

De griffiers mogen, op straf van alle schadeloostelling, geene expeditie van het vonnis afleveren, voordat hun het bewijs geleverd is dat het vonnis werd ingeschreven.

qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur cette demande.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

572. — Des demandes en justice. — L'article 9 correspond à l'article 3 de la loi hypothécaire de 1851 : Article 3. Aucune demande tendant à faire prononcer l'annulation ou la révocation de droits résultant d'actes soumis à la transcription ne sera reçue dans les tribunaux qu'après avoir été transcrite en marge de la transcription prescrite par l'article précédent.

Toute décision rendue sur une semblable demande sera également inscrite à la suite de l'inscription ordonnée par le paragraphe précédent.

Les greffiers ne pourront, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition de jugements de cette espèce avant qu'il leur ait été dûment justifié dans la forme prescrite par l'article 84 que l'inscription a été prise (1).

(1) Voy. PAND. B., vis *Action paulienne*, n° 133; *Chasse*, n° 237; *Condition résolutoire*, nos 72 et s., 85 et s.; *Evocation (Mat. civ.)*, nos 75 et s.; *Hypothèque conventionnelle*, n° 48; *Hypothèques (Conserv. des)*, nos 755 et s.; *Irrigation*, n° 147; *Ministère public*, n° 496; *Purge hypothécaire*, nos 586 et s.; *Résolution (Convention)*, nos 274 et s., 287 et s. — LAUR., t. XXIX, nos 205 et s., 209 et s., 220 et s., 224 et s., 227 et s.; *Suppl.*, t. VII, nos 357 et s. — La demande en résolution d'un acte déclaratif de droits réels immobiliers doit être inscrite en marge de la transcription de cet acte ou, si cette transcription n'a pas été faite, dans le corps du registre des transcriptions. (Cass., 13 mars 1884, *Pas.*, p. 82.) — Quand le droit dont on poursuit l'annulation ou la révocation a été l'objet de transcriptions successives dûment transcrites, l'inscription marginale n'est requise que pour la demande relative à l'acte originaire, seul attaqué. La demande en nullité d'un acte non soumis à la transcription, ne doit pas être, avant son intentement, inscrite en marge de la transcription par le demandeur. (Cass., 28 juin 1867, *Pas.*, 1868, p. 23.) —

ARTICLE 10 (nouveau) (1).

Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

573. — Des actes sous seing privé. — « L'article 10, dit l'exposé des motifs (2), ne soulève aucune observation spéciale. Il maintient le principe consacré par la législation maritime actuelle qui admet à la publicité aussi bien les actes sous seing privé que les actes authentiques (3). »

Nous renvoyons sur ce point à notre premier volume (4). C'est un article nouveau.

ARTICLE 11 (nouveau) (5).

Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

574. — Nécessité de l'immatriculation. — « L'article 11, dit l'exposé des motifs, est la conséquence naturelle du nouveau système de publicité adopté par le projet. L'inscription devant désormais se

Lorsqu'un tribunal saisi de deux demandes (en délivrance de legs avec révocation d'un partage et en vérification d'écriture) a ordonné la jonction des causes, le défaut d'inscription marginale de la première demande n'empêche pas de procéder par enquête et expertise relativement à la seconde et il est régulièrement statué sur les deux actions si, lors du jugement définitif, l'inscription a été effectuée. (Cass., 7 mai 1885, *Pas.*, p. 162.) — L'action en nullité d'une cession d'un droit réel, tel que l'usufruit, ne doit pas être inscrite en marge de la transcription de l'acte de constitution au profit du cédant; il suffit qu'elle soit inscrite en marge de la transcription de l'acte attaqué. (Cass., 9 déc. 1886, *Pas.*, 1887, p. 20.) — La demande incidente tendant à une mesure conservatoire et provisoire, en présence d'un droit de propriété menacé de contestation sérieuse, n'est pas une demande en annulation de droit réel de propriété qu'il faille inscrire en marge du titre avant de le produire en justice. (Cass., 13 juill. 1871, *Pas.*, p. 246.)

(1) *Texte flamand.* — ART. 10. De geregistreerde onderhandsche akten en de authentieke akten worden ter inschrijving aangenomen.

(2) Page 8. — (3) Art. 2 et 140 de la loi de 1879. — (4) Cf. nos 171 et s., 355 et s.

(5) *Texte flamand.* — ART. 11. Geene akte wordt ter inschrijving aangenomen zoo het schip, waarop zij betrekking heeft, niet teboekgesteld is.

faire au nom du navire et non plus au nom du propriétaire, il va de soi qu'aucun acte ne saurait être admis à l'inscription avant que le navire auquel il se rapporte ait été immatriculé (1) ».

L'article 11 est un article nouveau.

ARTICLE 12 (anciens art. 140 et 141) (2).

L'inscription prévue par l'article 8 est faite au registre matricule sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé, et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

575. — Travaux préparatoires. — « Les articles 12, 13, 14, dit l'exposé des motifs, se justifient par eux-mêmes; ils se bornent à régler les formalités de l'inscription. » Ils résultent d'une transformation de l'article 83 de la loi de 1851 et des articles 140 et 141 de la loi de 1879 (3).

576. — Formalités d'inscription. — L'article 12 offre une variante de l'article 140 antérieur qui, lui-même, n'était qu'une application de l'article 83 de la loi hypothécaire de 1851.

On doit y relever seulement le souci d'exonérer du timbre les actes soumis à inscription.

(1) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, *Ann. parl.*, p. 71, 246.

(2) *Texte flamand.* — ART. 12. De in artikel 8 bedoelde inschrijving wordt in het register van teboekstelling gedaan op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van de aan openbaarheid onderworpen akte, zoo het eene onderhandsche akte is, en van eene expeditie dezer akte, zoo het eene authentieke akte is. Is de akte eene onderhandsche, dan wordt zij in twee origineelen overgelegd waarvan een vrij is van zegel. Is de akte eene authentieke, dan wordt aan de expeditie een gewaarmerkt afschrift, vrij van zegel, toegevoegd.

(3) Exposé des motifs, p. 8, *Ann. parl.*, p. 71.

L'ancien article 140 ne nécessitait qu'un des originaux de l'acte, mais il fallait, en outre, deux bordereaux dont l'un pouvait être porté sur le titre présenté et qui contenaient les renseignements essentiels sur le créancier et le débiteur, sur la date et la nature du titre, sur la créance, sur le navire et le domicile du créancier.

Ce système fait place à un système nouveau dans lequel le requérant présente au conservateur deux originaux si c'est un acte sous seing privé, avec exemption du timbre pour un des deux actes. Si c'est un acte authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre. Les bordereaux sont supprimés et le conservateur extrait lui-même des actes qui lui sont présentés les indications qui doivent figurer au registre matricule.

ARTICLE 13 (ancien art. 140) (1).

Le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre-matricule :

1° La date de l'acte;

2° La nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;

3° Les noms, prénoms, professions et domiciles des parties;

4° La nature de la convention et ses éléments principaux.

577. — Mentions au registre. — De même que pour l'article précédent, les mentions que fait le conservateur sur le registre matricule reprennent, avec des variantes, le système de l'ancien article 140 de

(1) *Texte flamand.* — ART. 13. De hypotheekbewaarder vermeldt in het register van teboekstelling :

1° Den datum der akte;

2° Den aard der akte en, zoo het eene authentieke akte is, de aanduiding van den openbaren ambtenaar of de rechtbank waarvan zij uitgaat;

3° De namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen der partijen;

4° Den aard der overeenkomst en hare voornaamste gegevens.

la loi maritime, ou de l'article 83 de la loi hypothécaire de 1851. Les bordereaux visés par l'article 140 et l'article 83 sont supprimés. Il appartient au conservateur de rédiger l'extrait d'inscription suivant la nature et les éléments de l'acte. Outre la date de l'acte, sa nature, les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, il doit, en effet, mentionner la nature de la convention et ses éléments principaux (1).

ARTICLE 14 (ancien art. 140) (2).

Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique, et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original exempt de timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

578. — **Preuves de l'inscription.** — L'article 14 reprend également les mêmes dispositions de la loi maritime et de la loi de 1851 en les modifiant par le fait de la suppression du système des bordereaux (3).

ARTICLE 15 (nouveau) (4).

Si l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être

(1) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 8; *Ann. parl.*, p. 71.

(2) *Texte flamand.* — ART. 14. Na de inschrijving gedaan te hebben, overhandigt de bewaarder aan den aanvrager de expeditie van den titel, zoo deze een authentieke is, en een der origineelen, zoo het een onderhandsche is. Onderaan op de akte bevestigt hij dat de inschrijving, waarvan hij datum en nummer opgeeft, door hem gedaan werd. Het gewaarmerkt afschrift der authentieke akte of het origineel vrij van zegel, zoo de akte eene onderhandsche is, blijven ten kantore berusten.

(3) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 8; *Ann. parl.*, p. 71. — *Voy.* n° 576.

(4) *Texte flamand.* — ART. 15. Wordt de aan inschrijving onderworpen akte door den kapitein tijdens de reis opgemaakt, dan kan de formaliteit worden ver-

accomplie sur le vu d'un télégramme contenant les indications mentionnées dans l'article 13.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que, dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

579. — L'inscription télégraphique. — « L'article 15, dit l'exposé des motifs, s'occupe d'une situation spéciale; il vise le cas où l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage. Il permet à la partie intéressée de requérir télégraphiquement une inscription provisoire qui sera, dans les trois mois de l'inscription du télégramme, régularisée par la présentation et l'inscription de l'acte lui-même.

» Il va sans dire que le télégramme, sur le vu duquel l'inscription provisoire est prise, demeure déposé au bureau de la conservation des hypothèques et est annexé au dossier du navire. Il va de soi également que le conservateur n'est tenu de procéder à cette inscription provisoire comme à toute autre qu'après paiement des droits et salaires.

» L'inscription de l'acte présenté ultérieurement au conservateur pour régulariser une inscription provisoire n'exige naturellement pas la reproduction de toutes les énonciations dont la mention est requise au registre matricule si toutes les énonciations figurent exactement dans l'inscription prise sur le vu du télégramme. Dans ce cas, il suffira au conservateur de faire un simple renvoi à cette inscription (1). »

Cette disposition fait passer dans la loi un des vœux du Congrès de Bruxelles de 1888. Nous l'avons rapporté dans le premier volume (2). C'est donc un article nouveau.

vuld op vertoon van een telegram inhoudende de in artikel 13 bedoelde opgaven.

Deze formaliteit heeft al hare wettelijke gevolgen mits, binnen drie maanden na de inschrijving van het telegram, de akte wordt overgelegd bij den hypotheekbewaarder om ingeschreven te worden.

(1) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 8; *Ann. parl.*, p. 71. — Rapport de M. Segers, p. 16. — (2) Tome Ier, n° 353.

ARTICLE 16 (nouveau) (1).

L'inscription exigée par l'article 9 est faite au registre matricule sur la présentation au conservateur :

1° S'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action;

2° S'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la Cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

(1) *Texte flamand.* — ART. 16. De bij artikel 9 vereischte inschrijving wordt gedaan in het register van teboekstelling op overlegging bij den bewaarder :

1° Zoo het een eisch in rechte geldt, van twee uittreksels vermeldende de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen der partijen, de rechten waarvan de vaststelling, de ontbinding, de herroeping of de vernietiging wordt gevraagd en de rechtbank die over den eisch moet beslissen;

2° Zoo het een vonnis geldt, van twee door den griffier afgegeven uittreksels, vermeldende de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaatsen der partijen, de beslissing en de rechtbank die of het hof dat deze genomen heeft.

De bewaarder overhandigt aan den aanvrager een der uittreksels, waarop hij bevestigt dat de inschrijving gedaan werd.

Is het schip waarop de eisch tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft, niet teboekgesteld, dan bepaalt zich de bewaarder erbij de overlegging van bedoelde uittreksels in het register der nederleggingen vast te stellen; hij gaat tot de inschrijving over, zoo de teboekstelling later gevraagd wordt.

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation, le conservateur se borne à constater la remise des dits extraits au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

580. — Formalités d'inscription au registre. — « L'article 16, dit l'exposé des motifs, ne fait que reprendre les dispositions de l'article 84 de la loi hypothécaire. Cela est exact, avec cette différence qu'il n'y est pas question des actes de cession, mais seulement de demande en justice ou de jugement.

» Les actes de cession ne sont, en effet, pas visés par l'article 9, mais par l'article 8 et les formalités d'inscription se trouvent aux articles 10 et suivants.

» Un amendement présenté par M. Devigne a ajouté au texte primitif qui ne parlait que « des droits dont la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée », les mots : « dont la constatation est demandée », ce qui comprend dans le texte une catégorie nouvelle d'actes soumis à inscription, ceux qui visent des actions qui ont pour objet « la constatation de droits (1) ». L'article 16 est nouveau.

ARTICLE 17 (ancien art. 142) (2).

Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

(1) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 8; *Ann. parl.*, p. 72 et 247.

(2) *Texte flamand.* — ART. 17. Indien verschillende aan openbaarheid onderworpen titels denzelfden dag ter hypotheekbewaring werden aangeboden, wordt de voorrang bepaald volgens het volgnummer waaronder de overlegging der titels door den bewaarder in het register der nederleggingen staat vermeld.

581. — Rang des inscriptions. — « L'article 17, dit l'exposé des motifs, détermine le rang des actes soumis à la publicité. A l'encontre de l'article 81 de la loi hypothécaire, il détermine ce rang non seulement par le jour de l'inscription, mais prévoyant le cas où plusieurs inscriptions seraient prises le même jour, il règle dans ce cas l'ordre de préférence par le numéro sous lequel la remise des titres a été mentionnée par le conservateur au registre des dépôts, c'est-à-dire par l'ordre de présentation des actes. C'est le principe que la loi hypothécaire établit pour la transcription. » L'article 17 remplace l'ancien article 142 de la loi de 1879 (1).

ARTICLE 18 (nouveau) (2).

L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles qui précèdent n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

582. — Omission de formalités. — L'article 18 reprend l'article 85 de la loi hypothécaire de 1851 (3).

Sous le régime du Code napoléon toute omission de formalités entraînait la nullité. De là des conséquences iniques évitées par l'introduction en 1851 de l'article 85. Le débiteur lui-même ne peut se prévaloir du vice de l'inscription. *Quem de evictione tenet actio, eundem agentem repellit exceptio*. Ses créanciers le peuvent. Dans tous les cas le juge appréciera s'il faut annuler l'inscription ou la réduire dans la proportion du préjudice subi (4).

(1) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 9; Rapport de M. Segers, p. 16, *Ann. parl.*, p. 72.

(2) *Texte flamand.* — ART. 18. Verzuim van een of meer van de bij de voorgaande artikelen opgelegde formaliteiten, brengt de nietigheid der inschrijving niet mede, behalve indien er voor derden een nadeel uit voortgesproten is.

(3) Voy. PAND. B., vis *Bordereau d'inscription hypothécaire*, nos 33 et s., 48 et s.; *Hypothèque (en gén.)*, nos 533 et s., 555 et s., 573 et s., 1087 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 93 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 102. — Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 9; *Ann. parl.*, p. 72.

(4) MARTOU, nos 1109 et 1110.

§ 3. — DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES.

583. — **Privilèges de droit civil.** — L'intitulé de ce paragraphe fait surgir une question préalable.

N'y a-t-il sur le « meuble » appelé navire d'autres privilèges ou droits réels préférentiels que ceux qui sont visés dans ce paragraphe? Les travaux préparatoires sont muets à cet égard.

Alors la loi générale hypothécaire de 1851 est-elle applicable aux navires ou sont-ils exclus de ses dispositions? En d'autres termes, la loi nouvelle abroge-t-elle l'ancienne loi hypothécaire?

Tout d'abord celle-ci était-elle applicable en matière maritime? Cela ne fait aucun doute. Nous renvoyons à cet égard à notre premier volume (1).

A prendre les choses strictement, il n'y a ni abrogation expresse, ni abrogation tacite, les textes n'étant pas incompatibles. C'est un exemple de fâcheuse préparation des lois (2). Mais il existe cependant des raisons de croire que l'intention, mal exprimée, des législateurs a été d'exclure en 1908, les privilèges de droit civil.

« La loi de 1851, dit un des auteurs de la loi (3), devait être considérée comme le complément de la loi de 1879. Celle-ci, en effet, s'était bornée à poser certaines règles spéciales, à énoncer certains principes, s'en référant, pour le surplus, *tacitement* aux dispositions de la loi hypothécaire.

» Comme le fait remarquer l'exposé des motifs du projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure, document qui vous a certainement échappé, le législateur de 1879 laissait donc « aux » intéressés et aux tribunaux le soin de rechercher et de démêler » quelles sont les dispositions de la loi du 16 décembre 1851 qui sont » susceptibles d'être étendues aux navires et celles qui, par leur » nature, sont spéciales aux immeubles. Il n'est pas nécessaire de » faire ressortir le vice essentiel que présente ce système, les difficultés » qu'il crée, les controverses auxquelles il donne naissance. »

» Le projet s'est efforcé de remédier à ce vice, il « contient, dit » formellement l'exposé des motifs, soit par l'énoncé de règles

(1) *Le Navire*, nos 200, 376.

(2) *La nouvelle loi sur l'hypothèque maritime*, par LÉON HENNEBICQ, J. T., 1908, col. 330.

(3) *Le projet de loi sur la navigation maritime*, par ERNST, J. T., 1908, col. 385.

» spéciales, soit par le renvoi à des dispositions nettement précisées
» de la loi du 16 décembre 1851, le régime hypothécaire complet de
» la propriété navale. »

» Par le fait même, le concours des privilèges de droit civil était exclu. Mais, en cette matière, le gouvernement a voulu préciser encore davantage. Dès le début, on a compris qu'il importait de ne point laisser subsister sur les navires d'autres privilèges que les privilèges maritimes.

» Les premiers projets présentés, en 1893 et en 1894, par le gouvernement, laissaient subsister tous les inconvénients qui s'attachent à l'existence d'une législation hypothécaire fragmentaire. L'article 155bis du projet de 1894 portait : « Les dispositions de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851, complétées par celles de la loi du 4 juillet 1887, sont applicables aux matières qui font l'objet des titres I^{er} et V du livre II, pour autant que ceux-ci n'y dérogent point. »

» Voulant réaliser l'exclusion des privilèges de droit civil, ces projets et les propositions subséquentes de M. Delbeke arrivaient au résultat désiré en disant formellement que sont seules privilégiées les créances qu'ils énuméraient. (Voy. Projets de loi du 25 avril 1893 et du 11 décembre 1894, art. 4; Projet de la commission de la Chambre, 18 décembre 1895, art. 4; Amendements présentés par M. Delbeke, le 8 mars 1898, art. 14; Proposition de loi déposée par M. Delbeke, le 31 janvier 1901, art. 4; texte de la commission de la Chambre, 23 avril 1903, art. 14.) Et la note explicative des amendements de M. Delbeke précisait nettement la portée des termes employés : « Nous croyons, avec le gouvernement et les Congrès de ces dernières années, disait M. Delbeke, 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. »

» La commission de la Chambre, chargée de l'examen du projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure, ayant repris la même formule dans l'article 23 de son projet, le gouvernement a craint que l'on ne vienne arguer de la suppression du mot « seules » dans le texte de la loi, pour conclure au maintien des privilèges du droit civil et, bien que, dans le système du projet, l'expression fût superflue, il a repris, dans ses amendements, la formule à laquelle la commission de la Chambre s'était ralliée.

» Les travaux préparatoires, non moins que les textes, ne laissent donc subsister aucun doute sur la non-applicabilité de la loi de 1851 et, en particulier, sur l'exclusion des privilèges de droit civil. »

ARTICLE 19 (nouveau) (1).

Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance; ils priment toujours les hypothèques.

584. — Droits de préférence. — L'article 19 ne fait que reprendre l'article 12 de la loi hypothécaire de 1851, qui dit : « Le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers même hypothécaires (2). »

ARTICLE 20 (ancien art. 3) (3).

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

(1) *Texte flamand.* — ART. 19. De rechten van voorrang onder de schuldeischers van een zeeschip vloeien voort hetzij uit voorrechten, hetzij uit hypotheeken. De voorrechten zijn afhankelijk van de hoedanigheid der schuldvordering; zij hebben altijd den voorrang boven de hypotheeken.

(2) Voy. PAND. B., v^{is} *Concordat (Faillite)*, nos 144, 154; *Intervention (Proc. civ.)*, nos 161, 222; *Obligations (Société)*, nos 10, 33; *Privilèges (en gén.)*, nos 5 et s., 37 et s.; *Rétention (Droit de)*, nos 202, 204 et s. — LAUR., t. XXIX, nos 303 et s., 309 et s.; *Suppl.*, t. VII, nos 376 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 122 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 416 et s. — Les privilèges, en principe, ne peuvent être créés par la seule volonté des parties. — Cass., 2 nov. 1883, *Pas.*, p. 364; — Id., 8 mai 1886, *Pas.*, p. 193. — Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 9; *Ann. parl.*, p. 72.

(3) *Texte flamand.* — ART. 20. De schuldeischers die op een zeeschip een voorrecht of eene ingeschreven hypotheek hebben, vervolgen hun recht op dat schip in welke handen het ook overga, om gerangschikt en betaald te worden volgens de orde hunner schuldvorderingen of inschrijvingen.

585. — Droit de suite. — Nous n'avons rien à ajouter à ce qui est dit dans le premier volume au sujet de cet article, qui est textuellement conservé (ancien art. 3) (1).

ARTICLE 21 (nouveau) (2).

Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

586. — De la vente forcée. — L'article 21 reproduit le principe inscrit dans l'article 99 de la loi hypothécaire de 1851 : « Faute par le tiers détenteur de satisfaire pleinement à l'une de ses obligations, chaque créancier hypothécaire a le droit de faire vendre sur lui l'immeuble hypothéqué trente jours après commandement fait au débiteur originaire et sommation faite au tiers détenteur de payer la dette exigible ou de délaisser l'héritage (3). »

L'hypothèse de l'article est la suivante. Il s'agit d'un tiers détenteur qui n'a ni payé, ni purgé, ni délaissé. Nous verrons plus loin (art. 37) que « les privilèges et hypothèques s'éteignent : 1^o par

(1) Cf. *Le Navire*, nos 195 et s. — Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 9; *Ann. parl.*, p. 72.

(2) *Texte flamand.* — ART. 21. Zoo de derde bezithouder de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet betaald heeft binnen de tijdsbestekken en uitstellen aan den schuldenaar verleend, of zoo hij verzuimt de formaliteiten te vervullen die verder zullen bepaald worden tot zuivering van zijn eigendom, dan heeft elke schuldeischer het recht het bezwaarde schip te doen verkoopen onder hem.

(3) Voy. Loi, 15 août 1854, art. 14 et s. — PAND. B., v^o *Droit de suite par hypothèque*, nos 97 et s., 114 et s., 121 et s., 200. — LAUR., t. XXXI, nos 251 et s., 263 et s.; *Suppl.*, t. VIII, nos 133 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, vis *Privilèges et hypothèques*, nos 1778 et s.; *Vente publique d'immeubles*, nos 438 et s.; *Suppl.*, vis *Privilèges et hypothèques*, nos 1188 et s.; *Vente publique d'immeubles*, nos 90 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 10603 et s., 10627 et s. — Le tiers acquéreur ne devient pas débiteur personnel de la dette; il n'est passible que de l'expropriation et n'est obligé que comme bien tenant sur l'immeuble; c'est l'immeuble qui doit. — Cass., 31 janv. 1851, *Pas.*, p. 297.

l'extinction de l'obligation principale; 2^o par la renonciation du créancier; 3^o par la vente forcée du navire grevé; 4^o par l'aliénation volontaire du navire grevé suivie de purge ». L'article 21 vise le 3^o de l'article 37. En effet, si le tiers détenteur ne satisfait pas aux obligations qui pèsent sur le bien, l'action réelle des créanciers va s'exercer exclusivement sur le navire. Ce sera une vente forcée.

La loi nouvelle ne règle pas les formalités de la vente forcée. Une loi spéciale les vise (1).

ARTICLE 22 (nouveau) (2).

Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

587. — Travaux préparatoires. — L'exposé des motifs s'exprime comme suit à propos de l'article 22 : « C'est une règle d'équité qui est généralement admise en droit maritime et qui est implicitement consacrée par l'article 312 du Code de commerce néerlandais. Le Congrès de Bruxelles de 1888 en a préconisé l'adoption et elle a trouvé place dans les projets déposés par le gouvernement en 1892, 1893 et 1894 et dans la proposition de loi de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck. Cette disposition, sans laquelle le crédit maritime demeurera toujours illusoire, entraîne deux conséquences importantes : d'une part, elle oblige le tiers contractant en Belgique, qui veut avoir toute sa sécurité, à s'assurer que le navire acquis à l'étranger était, au moment de l'acquisition, quitte et libre de toutes charges d'après la loi étrangère; d'autre part, elle l'astreint, s'il veut conserver les droits par lui acquis sur le navire, à prendre, nonobstant la vente de ce navire à un étranger,

(1) Cf. nos 631 et s.

(2) *Texte flamand.* — ART. 22. Verandering van nationaliteit brengt geen schade aan de rechten waarmede het schip bezwaard is. De uitgestrektheid van deze rechten wordt geregeld door de wet van het land welks vlag het schip wettig voerde op 't oogenblik dat de verandering van nationaliteit plaats vond.

toutes les dispositions requises par la loi belge pour la conservation de ces droits (1). »

588. — La loi du pavillon est la règle. — Nous avons longuement examiné cette intéressante controverse (2). L'introduction dans la loi d'un article spécial vient en ranimer l'intérêt. La question était celle-ci : Un navire est acheté par des étrangers et change de pavillon. Quel sera l'effet de cette dénationalisation sur les droits réels maritimes ? En d'autres termes, suivant quel principe tranchera-t-on les conflits entre la loi du vendeur et celle de l'acheteur ?

Dans notre traité nous avons dit : « La loi du pavillon est la règle, sauf l'ordre public national (3). » Et dans l'application nous avons ajouté : « Là où il n'y a pas conflit de priorité ou de rang entre la loi nationale et étrangère, il n'y a pas de raison pour ne pas admettre la validité d'institutions étrangères en Belgique, en donnant, par exemple, une portée au *mort-gage* anglais. S'il y a conflit de privilèges il devient difficile de faire passer la loi étrangère en Belgique avant la loi belge, parce que celle-ci règle la priorité des créances dans un intérêt d'ordre public.

L'article 22 lève cette difficulté. La dénationalisation du navire n'efface pas les droits réels nés sous l'ancien pavillon. Celui-ci continue à couvrir ceux-ci sous leur nouveau régime. Dorénavant, le navire anglais frappé de *mort-gage* continuera à être régi par la loi anglaise malgré qu'il soit devenu belge. Il en sera ainsi tant en ce qui concerne leur étendue qu'en ce qui concerne leur existence. Le texte est formel. Le concours des privilèges et des hypothèques sera donc régi par le droit anglais dans l'espèce, tout comme la nature même de chacun de ces droits.

589. — Du concours entre droits réels de différente nationalité. — Notre article revivifie une controverse. Quel est l'effet du concours entre privilèges de différents pavillons ? Qu'arrive-t-il quand, aux droits réels originaires, s'ajoutent ceux du nouveau pavillon ? C'est la réapparition des difficultés que ce nouvel article a voulu éviter. Comment va se faire le concours ? Où, par exemple,

(1) Travaux préparatoires, Exposé des motifs, p. 9; *Ann. parl.*, p. 72.

(2) Voy. premier volume, *Le Navire*, nos 188 et 414 et s., spécialement 425. — Cf. aussi n° 119 de l'introduction du premier volume.

(3) Cf. n° 425.

placera-t-on un mort-gage? Primera-t-il des privilèges belges? Se guidera-t-on sur la date des droits réels pour faire passer d'abord les plus anciens?

Pour bien poser la question il faut tenir compte de l'article 23, qui réduit le nombre des privilèges à quatre. Va-t-on dire que ce texte tranche la controverse, en ce sens que seuls pourront être admis avec leur rang les droits réels immatriculés en Belgique? Cela ne paraît guère possible étant donné le caractère très net de l'article 22, par lequel les droits réels étrangers passent la frontière et conservent en Belgique leur vertu.

Il semble certain qu'on a voulu donner à la loi du pavillon le plus d'effet possible. Mais il est regrettable qu'on n'ait pas prévu le concours entre privilèges internationaux. Il ne sera pas facile d'apprécier leur valeur eu égard à nos lois. Aussi la solution la plus simple, et celle qui répond le mieux au texte et aux intentions législatives, c'est assurément celle qui tient compte uniquement de la date des droits et qui fait en tous cas passer d'abord ceux qui sont nés à l'étranger, parce que ce sont les premiers. On voit que, dans la pratique, il est à conseiller, lors du changement de la nationalité d'un bâtiment, de réclamer la purge des droits dont il est grevé.

La commission belge préparatoire au Congrès maritime de Hambourg de 1902 (1), avait proposé que le changement de pavillon emporte déchéance du terme, exigibilité immédiate de la dette hypothécaire, droit de suite du créancier même à l'étranger, obligation pour le créancier étranger de faire inscrire son hypothèque en Belgique dans un délai à partir de la notification de la vente, et enfin obligation du débiteur et du nouvel acquéreur de notifier la vente aux créanciers inscrits. Il est à regretter qu'on ait perdu de vue cette solution lors de la préparation de la loi. Elle eût évité des controverses et des déceptions qui, sous le texte actuel, sont inévitables.

(1) Publications du Comité maritime international, 1902, fasc. IV, p. 39.

CHAPITRE II

Des privilèges maritimes.

ARTICLE 23 (ancien art. 4) (1).

Sont seules privilégiées sur le navire et sur le fret, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

1° Les frais de justice faits dans l'intérêt commun des créanciers, les taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le port jusqu'à la vente;

(1) *Texte flamand.* — ART. 23. Op het schip en op de scheepsvracht zijn alleen bevoorrecht de hierna vermelde schuldvorderingen, in de orde waarin ze zijn gerangschikt :

1° De gerechtskosten gedaan in het gemeenschappelijk belang der schuldeischers, de openbare heffingen en belastingen, de kosten voor bewaking en behoud sedert het schip de haven binnenliep tot den verkoop;

2° Het dienstloon van kapitein en scheepsvolk, sedert de laatste verbintenis, voor ten hoogste zes maanden;

3° De kosten en vergoedingen verschuldigd voor het redden en uit den nood helpen;

4° De schadeloosstellingen wegens aanvaring verschuldigd aan een ander schip, aan zijne lading of aan de personen zich aan boord bevindende.

2° Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, pour six mois au plus;

3° Les frais et indemnités dus pour sauvetage ou assistance;

4° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage à un autre bâtiment, à sa cargaison ou aux personnes se trouvant à bord.

590. — Importance de cet article. — Il est capital au point de vue du crédit maritime. Sous le Code de 1808 et sous la loi de 1879, il y avait un nombre excessif de privilèges (1). Ceux-ci, pour une large part occultes, grevaient le gage des créanciers hypothécaires et décourageaient les prêteurs. La nouvelle loi réduit les privilèges de quinze à quatre. En outre, on s'est efforcé de ne laisser subsister que des risques assurables, afin que le prêteur hypothécaire puisse se garantir contre les charges éventuelles qui primeraient sa créance par le fait d'un privilège.

591. — Travaux préparatoires. — Déjà les premiers projets de loi s'étaient occupés de cette question. Le projet Delbeke (2) ne maintenait que cinq classes de privilèges : 1° les frais de justice; 2° les taxes; 3° les frais de garde; 4° l'indemnité d'assistance et la contribution d'avarie commune; 5° les loyers et gages des gens de mer et les frais de remorquage. Cette réduction des privilèges était le fait de l'Association belge pour l'unification du droit maritime en 1899 (3). Ses travaux s'inspirèrent de la loi allemande du 15 juin 1895 sur la navigation intérieure. « Il suffit, disait la première commission, de jeter les yeux sur l'énumération des créances dont l'inscription est requise, pour se rendre compte de la multiplicité des inscriptions qui en sera la conséquence... La loi allemande résout

(1) Cf. premier volume, *Le Navire*, nos 195 et s., 382.

(2) 30 janv. 1901, *Doc. parl.*, n° 79.

(3) Rapport Segers de 1903. *Doc. parl.*, n° 224. — *Bulletin de l'Association pour l'unification du Droit maritime*, oct. 1899. — Cf. ci-dessus n° 429.

la difficulté d'une façon qui paraît, à la fois, ingénieuse et équitable. Elle supprime, ainsi qu'elle l'avait déjà fait dans son Code maritime, le privilège des fournisseurs, des constructeurs et du vendeur non payé. En instituant l'hypothèque, on donne à ces créanciers le moyen de s'assurer un droit de préférence que la nature même de leur créance permet de réaliser aisément par ce moyen... » Elle conservait sept privilèges : 1^o frais de justice; 2^o taxes; 3^o frais de garde; 4^o indemnité d'assistance; 5^o loyer des gens de mer; 6^o dépenses nécessaires et urgentes; 7^o indemnité d'abordage et d'avarie. Mais les deux derniers privilèges étaient primés par l'hypothèque, si elle avait été inscrite avant la naissance de ces créances. Le 21 février 1899, deux des membres de l'Association (1), MM. Smekens et Spée, présentèrent un contre-projet qui disait : « Nous ne conservons, comme réellement privilégiées, que cinq catégories de créances, toujours récentes et de l'existence desquelles les tiers peuvent facilement s'assurer... » Ces vues furent accueillies par l'Association qui transmit à la Chambre le résultat de ses travaux. Elle disait dans son rapport (2) : « Le gage nautique se meut, échappe à tout contrôle, court des risques de toute nature... Quel serait le prêteur assez insensé pour prêter sur un pareil gage si, dans une importante mesure au moins, il ne peut se mettre à l'abri de ces éventualités. L'assurance seule peut lui en fournir le moyen à condition d'écarter les privilèges étrangers aux risques qu'elle ne peut assumer. En réduisant les privilèges aux frais de justice, aux droits de navigation, aux loyers de l'équipage, aux frais faits pour préserver, pour sauver le gage, aux créances nées du contrat de transport et des recours pour cause d'abordage, la situation s'éclaircit. Et en établissant une prescription d'un an pour ces privilèges, il ne restera au prêteur, pour s'entourer des meilleures garanties compatibles avec son opération, qu'à vérifier si l'assurance est bien faite et non seulement si elle est bien faite pour l'avenir, mais si elle était bien faite durant l'année qui a précédé le prêt. Il lui sera facile de faire transférer à son profit ces assurances dans la mesure de son intérêt. Il se fera remettre la police d'assurance et interviendra directement au paiement des pertes... »

Ces observations se reflétèrent dans l'exposé des motifs de janvier 1904. Il disait : « L'Association belge pour l'unification du droit maritime a proposé la suppression de toute une série de privilèges,

(1) *Bulletin, etc.* (cf. ci-dessus), p. 27.

(2) *Bulletin, etc.*, p. 8.

notamment des privilèges des sommes dues aux fournisseurs (loi du 21 août 1879, art. 2, nos 9 et 10), des sommes avancées pour la construction du navire (art. 2, n° 11), des sommes dues au vendeur pour son prix (art. 2, n° 15), des primes d'assurance (art. 2, n° 12). (Rapport présenté à la Conférence internationale de Hambourg de 1902.)

La suppression des privilèges du fournisseur, du constructeur et du vendeur semble d'autant plus justifiée que les intéressés peuvent aisément, en contractant une hypothèque pour sûreté de leurs droits, s'assurer une garantie conventionnelle. La suppression du privilège de la prime d'assurance, en tant que cause de préférence spéciale, s'explique parfaitement par les considérations qu'a présentées M. Delbeke dans la note explicative qui précédait le texte des amendements déposés par lui le 6 mars 1898. « La prime d'assurance n'est pas dans les conditions voulues pour justifier une préférence. En effet, de 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 liquide et exigible se confondant de plein droit avec la prime de l'assuré. »

Malgré ces intentions, le projet laissait encore subsister dix privilèges, ce qui était excessif. L'Association belge pour l'unification du droit maritime et, avec elle, le Comité maritime international, durent donc revenir à la charge, pour mieux faire comprendre au gouvernement la portée de leurs travaux.

En effet, tandis que l'Association belge intervenait ainsi dans les travaux préparatoires de la Chambre, le Comité maritime international, dont elle fait partie, avait porté la question des privilèges et hypothèques à son ordre du jour, et consulté les associations nationales affiliées, notamment l'Association belge. Celle-ci avait proposé (1) de ne maintenir que cinq classes de privilèges seulement et non pas dix : 1° frais de justice et de garde; 2° indemnité de sauvetage; 3° loyer des gens de mer; 4° contribution à l'avarie commune. 5° indemnité d'abordage et d'avarie. C'est à la Conférence d'Amsterdam (1904) que la question fut discutée, elle revint à Liverpool (1905) et fut l'objet d'un travail approfondi de la Commission de Paris (1906)

(1) Rapports de M. Hennebicq. Documents de la Conférence de Hambourg, IV, p. 50.

dont les vues furent suivies par la Conférence de Venise. Le rapport de la Commission de Paris portait (2) :

« Les délégués anglais abordèrent le point capital en disant qu'à leur avis il était nécessaire dans l'intérêt du crédit maritime de réduire autant que possible le nombre de privilèges : moins il y a de privilèges, plus grande sera la valeur de l'hypothèque. Si l'hypothèque est bien garantie, le crédit maritime reposera sur une meilleure base. Il n'y a, actuellement, plus aucune nécessité d'accorder un privilège pour toutes les dettes contractées par le capitaine dans l'exercice de ses attributions légales ; par suite de l'extension des entreprises de transport modernes, par suite de la sécurité et de la rapidité des communications internationales, il est possible de se procurer de l'argent partout et dans le plus court délai sans que le créancier ait encore besoin d'un privilège pour assurer ses droits ; il peut, s'il désire agir à coup sûr, se faire donner hypothèque sur le navire et sur le fret et il jouit d'une protection suffisante puisqu'il a le moyen de saisir le navire.

» De même, il n'existe plus aucune raison pour maintenir un privilège pour avarie commune. Dans la plupart des cas, le droit de rétention constitue, d'ailleurs, une protection effective.

» Les délégués anglais ont proposé, en conséquence, de laisser subsister seulement les privilèges énumérés dans l'article 3, *sub n^{is} 1, 3 et 4*, ainsi que le privilège pour assistance, et de supprimer tous les autres.

» A l'encontre de ces considérations, on a fait valoir que, dans ce cas, il dépendrait de l'armateur de surcharger son navire d'hypothèques fictives ; la cargaison pourrait alors être perdue ou endommagée impunément, et l'intéressé à la cargaison serait impuissant. Mais on a fait observer qu'en fait, cela serait fort difficile, puisqu'il dépendrait de la personne lésée de poursuivre l'exécution sur le navire pour faire reconnaître ses prétentions : l'armateur chercherait évidemment par tous les moyens à empêcher la vente forcée de son navire.

» Quant aux privilèges d'intérêt public, par exemple le privilège de l'Union maritime professionnelle (*Seeberufsgenossenschaft*) et de l'Institution d'Assurance (*Versicherungsanstalt*) (C. comm. allem., art. 754, 10) le privilège prévu par l'article 5 du *Harter Act* et autre

(2) Rapport de MM. Hennebicq et Sieveking.

similaire, il a été entendu qu'ils seraient compris sous le n° 1 « taxes » et impôts publics ».

» La Commission s'est ralliée entièrement aux considérations émises par les délégués anglais. Ceux-ci ont exprimé le vœu de voir cette modification radicale, ainsi que les autres résolutions de la Commission, déferées à l'examen des intéressés de chaque pays. Déjà en Angleterre, les principaux représentants de l'armement, du commerce et de l'assurance s'étaient mis en contact et avaient exprimé l'espoir qu'il en serait de même dans tous les autres pays. Si ces modifications rencontrent l'approbation des milieux commerciaux, il sera du devoir des juristes de satisfaire aux exigences du commerce et de traduire ces réformes en lois. Après réception des avis et communications qui s'ensuivraient, la Commission se réunirait encore une fois et procéderait à un nouvel examen du projet, sur la base des vœux ainsi exprimés. Le résultat en serait soumis à la prochaine conférence.

» Quant à certaines questions de détails, il fut décidé de mettre au second rang les créances de l'équipage du chef des gages et de limiter celles-ci aux six derniers mois.

» Le privilège du chef d'abordage a été combattu par des voix autorisées, et l'on a fait remarquer que l'opportunité d'un privilège du chef d'abordage était fort controversée, qu'en admettant même qu'on le concède, il faudrait le restreindre autant que possible.

» La majorité en a jugé autrement et a décidé d'accorder au navire abordé, ainsi qu'aux personnes et aux biens se trouvant à son bord, un privilège sur le navire abordeur. Il a été entendu que les parties lésées auraient un privilège sur le navire qui, par suite de sa fausse manœuvre, causerait un abordage entre deux autres navires, alors même qu'il n'aurait pas lui-même subi de collision. En conséquence, l'article 3 est conçu actuellement comme suit :

« Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accés-
» soires du navire et le fret du pendant lequel est née la créance privi-
» légée (voir art. 2 et 3 du traité sur la responsabilité des propriétaires
» de navires) :

» 1° Les frais de justice, taxes, et impôts publics, les frais de
» garde et de conservation ;

» 2° Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier
» engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ;

» 3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

» 4° Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son

» équipage ou à ses passagers, à raison d'un accident résultant d'une
» faute nautique du navire. »

A part de légères différences, ce texte, voté par la Conférence de Venise, a passé dans la loi belge. La circulaire du bureau permanent du Comité maritime, clôturant les travaux de la Conférence, résumait en ces termes la portée de ce texte :

« La publicité la plus régulière et le respect des hypothèques valablement consenties ne suffisent pas à donner au crédit maritime une efficacité sérieuse. Plus encore que les divergences entre les lois nationales, les privilèges qui priment l'hypothèque enlèvent à celle-ci presque toute valeur pratique, dans l'état actuel des législations.

» Ces privilèges sont occultes; leur étendue, leur nombre et leur durée sont incertains et variables et, par là, le crédit maritime se trouve entièrement paralysé. Il fallait, dès lors, réduire strictement le nombre des privilèges et en restreindre la durée; enfin, il paraissait juste d'éliminer les créances qui avaient à la fois devant elles la garantie de la fortune de terre et de la fortune de mer de l'armateur, et d'avantager les créances qui n'avaient devant elles que la responsabilité limitée. Parmi ces dernières il a paru inutile de donner un privilège à celles naissant d'un contrat avec le navire, notamment du contrat de transport. Les clauses d'exonération pour les faits d'abordage et pour d'autres éventualités étant devenues d'usage général dans les connaissements, il serait étrange d'accorder une préférence aux intéressés du chargement pour des créances contre le navire auxquelles dans la pratique ils renoncent complètement.

» En résumé, il a été reconnu qu'en regardant de près la situation, il s'en dégagait deux vérités :

» La première, c'est qu'il fallait limiter strictement les privilèges aux créances encourues pour les taxes et impôts publics, pour la conservation du navire, pour les gages de l'équipage, pour l'indemnité d'assistance et de sauvetage, et pour la réparation des dommages causés par abordage à un autre navire et à son chargement ;

» La seconde, c'est qu'ainsi limité, le danger des privilèges occultes venait à disparaître presque entièrement, et qu'il était possible au prêteur de se mettre à couvert des principaux d'entre eux : l'assistance, le sauvetage, l'abordage, étant engendrés par des accidents de navigation, sont, en effet, des risques régulièrement garantis par l'assurance.

» Enfin, un délai d'un an a été fixé, en principe, pour l'extinction du privilège.

» Moyennant ces conditions, le prêteur peut : 1^o mesurer ses risques et posséder un gage qui n'est plus exposé à être absorbé par des privilèges dont le nombre et la nature ne peuvent lui laisser aucune sécurité; 2^o se couvrir par une assurance contre la majeure partie des risques d'absorption de son gage par des créances privilégiées éventuelles.

» Un examen approfondi a démontré qu'en dehors des créances énumérées dans le traité, les autres privilèges, que beaucoup de lois accordent, peuvent être remplacés avantageusement par l'hypothèque, celle-ci, par la réduction du nombre des privilèges, ayant conquis une sécurité qu'elle n'avait pas, — ou bien sont dans la pratique sans utilité essentielle. »

ARTICLE 24 (nouveau, ancien art. 4) (1).

Les créanciers privilégiés qui sont dans le même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix. Toutefois, entre créances dues pour cause de sauvetage ou d'assistance celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause antérieure.

592. — Travaux préparatoires. — Le gouvernement, dans son projet, avait conservé l'article 5 de la loi de 1879 qui soumettait la preuve des privilèges à des règles spéciales. Désormais, le droit commun régira cette matière (2). En effet, lors de la discussion devant la Chambre, le gouvernement représenta sous forme d'amendements, à peu de chose près, les textes de la Conférence de Venise. De là, le nouvel article 24 tel qu'il existe.

Il contient un premier alinéa qui reproduit l'article 4, alinéa 17, de l'ancienne loi, c'est-à-dire la concurrence au marc le franc pour

(1) *Texte flamand.* ART. 24. De bevoorrechte schuldeischers, die denzelfden rang hebben, staan gelijk en deelen pondpondsgewijze bij ontoereikendheid van den prijs. Echter zijn, onder de schuldvorderingen wegens redding of het uit den nood helpen diegene, welke uit eene latere oorzaak voortkomen, bevoorrecht boven die welke uit eene vroegere oorzaak ontstonden.

(2) *Ann. parl.*, 21 nov. 1907, p. 49.

tous les créanciers qui sont au même rang. Mais l'alinéa deuxième y fait une réserve qui figurait déjà dans le projet du gouvernement, du reste à l'article 23, article précédent. Les créances d'assistance échappent à ce principe. Là, les plus récentes priment les plus anciennes. C'est la règle conservatoire : *Erunt novissimi primi* (1).

593. — Preuves des privilèges. — Dans la première partie (2), nous avons examiné cette question sous l'empire de la loi ancienne.

Les frais de justice étaient constatés par les juges ou tribunaux compétents (3). La base demeure la même sous l'empire du droit commun, puisque les frais sont taxés par les tribunaux qui les ont adjugés (4). Les droits de navigation sont dressés par le receveur compétent (5). Le salaire du gardien n'est plus constaté par état (6). Il est conventionnel ou fixé par débat judiciaire, comme tout louage de services; il en est de même pour le loyer des magasins et frais d'entretien dans le port (7); l'indemnité d'assistance résulte également d'une convention (8), comme l'engagement (9) des matelots et l'indemnité d'abordage (10).

La nouvelle loi n'a donc apporté que de légères modifications au régime des preuves.

(1) Voy. notre premier volume, *Le Navire*, nos 384 et s.

(2) *Le Navire*, nos 209 et s.

(3) Art. 5, 1^o, *Id.*, n^o 210.

(4) Décret, 16 févr. 1807; — Arrêté royal, 7 avril 1891; — Codes DE LE COURT, v^o *Tarif civil*.

(5) Art. 5, 2^o, *Le Navire*, n^o 212. — (6) Art. 5, 3^o, *Id.*, n^o 214. — (7) Art. 5, 3^o, *Id.*, nos 214 et s. — (8) Art. 5, 9^o, *Id.*, n^o 226bis. — (9) Art. 5, 4^o, *Id.*, n^o 229. —

(10) Art. 5, 9^o, *Id.*, n^o 259.

CHAPITRE III

De l'hypothèque maritime.

ARTICLE 25 (ancien art. 134) (1).

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Les articles 73, 74 et 75 de la loi du 16 décembre 1851 sont applicables à l'hypothèque maritime.

594. — Conditions d'existence. — L'article 25 n'a subi qu'un changement de pure forme. Il était inutile de dire que certains articles de la loi de 1851 étaient applicables à la loi hypothécaire maritime, alors qu'il était unanimement reçu que, à défaut de texte exprès, et sauf le cas d'incompatibilité absolue entre les matières terrestres et maritimes, la loi générale hypothécaire était applicable en matière maritime.

Nous nous bornons donc à renvoyer à notre premier volume (2), au commentaire de l'article 134, qui demeure intégralement applicable.

(1) *Texte flamand.* — ART. 25. Zeeschepen kunnen met hypotheek worden bezwaard bij overeenkomst der partijen.

De artikelen 73, 74 en 75 der wet van 16 December 1851 zijn van toepassing op de hypotheek op zeeschepen.

(2) *Le Navire*, nos 337 et s.

Les articles 73, 74 et 75 déclarés expressément applicables à l'hypothèque maritime, sont ainsi conçus :

« Art. 73. — *Les hypothèques conventionnelles ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les immeubles qu'ils y soumettent* (1). »

Voici quelques applications de cette règle : Le mineur est incapable d'hypothéquer, même s'il est émancipé (2). Si le mineur est commerçant, il peut hypothéquer dans les limites des besoins de son commerce. De même les prodigues et les interdits; aussi les femmes mariées sont incapables d'hypothéquer. Il faut des autorisations légales. La femme commerçante peut hypothéquer.

(1) Voy. Loi, 18 avril 1851, art. 445 et s., 15 déc. 1872, art. 7. — PAND. B., v^{is} *Autorisation de femme mariée*, nos 154, 550 et s., 606 et s., 705 et s.; *Chose d'autrui*, nos 54 et s.; *Communauté légale*, nos 451, 695; *Communauté, communiste*, nos 103 et s.; *Conseil judiciaire*, n^o 405; *Construction*, nos 49 et s.; *Déconfiture*, nos 4 et s.; *Dot*, nos 278 et s., 325 et s.; *Erreur en matière d'obligations*, nos 46 et s.; *Expropriation forcée*, nos 786 et s., 1343 et s.; *Failli, etc.*, nos 467 et s., 1142 et s.; *Femme mariée (Autorisation de)*, nos 391 et s.; *Héritier apparent*, nos 89 et s.; *Héritier bénéficiaire*, nos 150 et s.; *Hypothèque conventionnelle*, nos 17 et s., 47 et s., 65 et s., 78 et s., 90 et s.; *Hypothèque (en gén.)*, nos 146 et s.; *Mandat (Contrat de)*, nos 902 et s.; *Ouverture de crédit*, nos 122 et s.; *Partage (Sociétés)*, n^o 40; *Partage de communauté légale*, nos 52, 55 et s.; *Partage de succession*, nos 921 et s.; *Participation (Société)*, nos 196, 326; *Radiation forcée, etc.*, nos 364 et s. — LAURENT, t. XXX, nos 461 et s., 467 et s.; *Suppl.*, t. VIII, nos 66 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 1186 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 775 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 6925 et s., 7114 et s. — Dans tout contrat d'hypothèque, le lien de droit ne peut se former que par le concours des volontés de celui qui affecte un immeuble à l'acquittement d'une obligation et de celui qui, en acceptant cette affectation, acquiert le droit hypothécaire. (Cass., 29 mai 1863, *Pas.*, p. 212.) — Celui qui achète un immeuble n'en devenant à l'égard des tiers propriétaire que par la transcription, ne peut, jusqu'à cette transcription, l'hypothéquer valablement au détriment des droits acquis sans fraude par des tiers. (Cass., 1^{er} déc. 1887, PAND. PÉR., n^o 327.) — L'hypothèque consentie par l'héritier apparent sur un immeuble de la succession tombe en présence de la revendication des droits du véritable héritier. (Cass., 7 janv. 1847, *Pas.*, p. 294; — *Id.*, 5 juill. 1878, *Pas.*, p. 304.) — L'hypothèque consentie par le propriétaire apparent sur un immeuble acquis par le prête-nom du mari, à l'aide des fonds de la communauté, ne peut pas être annulée au préjudice du prêteur de bonne foi. L'article 1167 n'est pas applicable en ce cas. (Cass., 6 nov. 1902, *Pas.*, 1903, p. 25; PAND. PÉR., 1903, n^o 437. — L'hypothèque consentie par le gérant d'affaire en même temps que le prêt doit être ratifiée; l'inscription prise en vertu de cet acte ne peut être opposée au tiers qu'après ratification. (Cass., 29 avril 1830, *Pas.*, p. 385; — *Id.*, 3 juin 1880, *Pas.*, p. 241.) — *Le Navire*, n^o 340.

(2) PAND. B., v^o *Hypothèque conventionnelle*, n^o 101.

Il faut être propriétaire pour consentir hypothèque. Il n'y a pas d'hypothèque de la chose d'autrui.

Un incapable peut-il confirmer une hypothèque consentie par lui quand il était dans cet état d'incapacité? On peut confirmer des actes annulables (1). Il s'ensuit que la saisie immobilière et la faillite enlèvent la capacité d'hypothéquer (2). Un copropriétaire indivis peut hypothéquer sa part (3). Mais il ne faut pas perdre de vue l'article 883 qui dit : « Chaque cohéritier est censé avoir succédé seul et immédiatement à tous les effets compris dans son lot ou à lui échus sur licitation, et n'avoir jamais eu la propriété des autres objets de la succession. »

L'article 74 dit : « Ceux qui n'ont sur l'immeuble qu'un droit suspendu par une condition ou résoluble dans certains cas, ou sujet à rescision, ne peuvent consentir qu'une hypothèque soumise aux mêmes conditions ou à la même rescision. »

Il faut exclure de cet article les résolutions ou révocations volontaires, amiables ou autres, qui ne peuvent entamer les droits des tiers. Il en est de même de l'action paulienne qui est sans force contre les prêteurs hypothécaires de bonne foi (4).

(1) Art. 1338, Code civ.

(2) Art. 27, Loi du 15 août 1854, et 445, faillites.

(3) LAURENT, t. XXX, p. 466. — Cass., 13 janv. 1898, PAND. PÉR., n° 841. — Cf. n° 88.

(4) Voy. Art. 1673, Code civ. — PAND. B., vis *Action en nullité*, nos 54 et s.; *Action paulienne*, nos 124 et s.; *Condition résolutoire*, nos 274 et s.; *Droit de retour*, nos 144 et s.; *Hypothèque conventionnelle*, nos 52 et s., 63 et s.; *Hypothèque légale*, nos 488 et s.; *Mur mitoyen*, n° 196; *Partage de succession*, nos 921 et s.; *Rachat (Pacte de)*, nos 80 et s.; *Radiation (en gén.)*, nos 944 et s., 1364 et s.; *Radiation forcée, etc.*, nos 52 et s., 318 et s.; *Résolution (Convention)*, nos 502 et s. — LAURENT, t. XXX, nos 475 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 69; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 1197 et s.; *Suppl.*, *Id.*, n° 781. — PAND. FR., v° *Privilèges et hypothèques*, nos 6988 et s., 6992 et s. — Cons. Cass., 16 mars 1846, *Pas.*, 1847, p. 72; — *Id.*, 24 déc. 1846, *Pas.*, 1847, p. 488. — Pour que l'hypothèque s'évanouisse par suite du partage, il n'est pas nécessaire que l'acte de partage fasse cesser l'indivision d'une manière absolue et à l'égard de tous les copropriétaires. Si l'un d'eux cède sa part à un ou plusieurs de ses copropriétaires, les hypothèques qu'il a consenties sont frappées de caducité. (Cass., 6 juin 1850, *Pas.*, 1851, p. 145.) — L'action paulienne n'est donnée que contre les auteurs et les coupables de la fraude; elle ne pourrait faire annuler une hypothèque concédée par le propriétaire apparent à un prêteur de bonne foi. (Cass., 16 mai 1890, *Pas.*, p. 210; PAND. PÉR., n° 1620.) — Les biens vendus avec faculté de rachat sont susceptibles d'hypothèque au profit du créancier et du vendeur. (Cass., 15 juin 1848, *Pas.*, p. 123.)

L'article 75 porte que « *les biens des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi. L'hypothèque des biens des absents, tant que la possession n'en est déférée que provisoirement, est soumise aux formalités prescrites pour les mineurs et les interdits (1).* »

ARTICLE 26 (ancien art. 138) (2).

L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtimens spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

Sont applicables l'article 79 et les cinq derniers alinéas de l'article 80 de la loi du 16 décembre 1851.

595. — Spécification de l'objet. — Cet article est formé d'emprunts à la loi hypothécaire de 1851. Le premier alinéa, qui exige une spécification de l'objet hypothéqué et de la somme due, est pris à l'article 78, alinéa 1^{er}, et à l'article 80, alinéa 1^{er}. Cela était assez inutile, la loi de 1851 s'appliquant aux matières maritimes. L'article 26 revient à dire que l'hypothèque doit avoir un objet déterminé, une assiette précise, et que la dette qu'elle garantit doit être clairement définie, et la somme indiquée nettement, ce qui va de soi.

595bis. — Diminution de valeur et supplément d'hypothèque. — Le troisième alinéa rend spécialement applicable l'article 79 de la loi de 1851. Il s'agit de la diminution de valeur de la garantie.

(1) Voy. PAND. B., vis *Absence*, nos 217 et s., 283 et s., 319 et s.; *Aliéné*, n° 276; *Autorisation du conseil de famille*, nos 67, 89 et s., 93; *Domaine privé de l'Etat, etc.*, nos 143 et s.; *Hypothèque conventionnelle*, nos 95 et s., 107 et s. — LAUR., t. XXX, nos 483 et s., 488 et s.; *Suppl.*, t. VIII, nos 70 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 1209 et s.; *Suppl.*, *Id.*, n° 313.

(2) *Texte flamand.* — ART. 26. De hypotheek op zeeschepen is alleen dan geldig, wanneer zij is bewilligd op in 't bijzonder aangewezen vaartuigen en voor eene bepaalde som. Zij kan worden gevestigd op een in aanbouw zijnde zeeschip. Van toepassing zijn artikel 79 en de laatste vijf alinea's van artikel 80 der wet van 16 December 1851.

Il stipule que « si les immeubles ont péri, ou ont éprouvé des dégradations, de manière qu'ils soient devenus insuffisants pour la sûreté du créancier, celui-ci a le droit de réclamer le remboursement de sa créance. Néanmoins, le débiteur sera admis à offrir un supplément d'hypothèque, si la perte et les dégradations ont eu lieu sans sa faute ».

Cet article doit être entendu en ce sens que cette diminution de valeur soit à la fois matérielle et postérieure au contrat; une simple dépréciation n'y donne pas ouverture (1). L'usage régulier de la chose, non plus, même s'il entraîne un dommage matériel (2).

Quant au supplément d'hypothèque, c'est un droit qui n'appartient qu'au débiteur, et qui n'est valable vis-à-vis des tiers qu'à dater du jour de son inscription. Ce n'est pas un accessoire de l'inscription originaire (3).

596. — Créance conditionnelle et sûreté d'un crédit ouvert (4). — L'article 26 dit aussi que les cinq derniers alinéas de l'article 80 sont applicables. Le premier d'entre eux vise une obligation conditionnelle et porte que, dans ce cas, la condition sera mentionnée dans l'inscription. Il s'agit de la condition attachée à l'obligation hypothécairement garantie et non des autres modalités de la créance (5).

Les autres alinéas visent l'ouverture de crédit (loi du 15 avril 1889). En voici le texte :

Premier alinéa : « L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable; elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créancier, laquelle pourra être établie par tous moyens légaux. »

Ceci est une exception au principe ci-dessus formulé de la nécessité d'une spécification de la somme. Elle n'est pas nécessairement déterminée, ni connue.

(1) Voy. PAND. B., vis *Expropriation d'utilité publique (Indemnités)*, nos 1247 et s.; *Hypothèque (en gén.)*, nos 962 et s.; *Hypothèque conventionnelle*, nos 196 et s., 216 et s. — LAUR., t. XXX, nos 516 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 75. — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 1329 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 896 et s. — PAND. FR., v° *Privilèges et hypothèques*, nos 7494 et s.

(2) MARTOU, t. III, n° 1007.

(3) LAURENT, n° 523.

(4) Cass. b., 14 juin 1900, *Pas.*, I, p. 293.

(5) Voy. *Le Navire*, nos 338 et s.

Qu'est-ce, en effet, qu'une ouverture de crédit?

C'est une obligation conventionnelle par laquelle une personne, appelée « crédeur », s'engage à fournir au crédeur des fonds, des effets, ou toute autre prestation analogue, le crédeur s'engageant à les lui rembourser. Elle peut se faire par compte courant et sous la forme d'un solde. Le compte courant est un contrat par lequel des contractants s'engagent à compenser leurs engagements réciproques, au fur et à mesure de leur naissance. Le solde du compte est la balance de cette compensation. La loi reconnaît comme ouverture de crédit tout engagement appréciable en argent, qu'il se rapporte à des prestations passées ou futures. Elle s'applique aux engagements accessoires à l'ouverture de crédit, comme aux engagements principaux, par exemple aux cautions. Il est toutefois prudent de le dire dans la convention constitutive.

Dans ce genre d'hypothèques, la solennité du titre disparaît presque entièrement et se réduit à une indication de la somme garantie, indication qui ne doit pas être exprimée en francs et centimes, et qui peut être indéfinie et illimitée.

La circulaire du 7 mai 1889 précise que ce texte « ne limite plus au seul engagement du crédeur de fournir des fonds, le caractère de l'ouverture de crédit; la nouvelle rédaction de l'article 80 donnant toute son étendue à la notion du crédit ouvert y comprend tous les contrats qui forment un genre bien déterminé et par conséquent aussi les actes par lequel une partie s'engage à avaliser ou à garantir autrement les effets de commerce que l'autre partie lui présentera. Ainsi l'ouverture de crédit pourra consister à fournir des fonds, des marchandises, un aval, un cautionnement, etc.; le droit proportionnel auquel elle est assujettie sera exigible et ainsi disparaîtront au point de vue fiscal, comme en droit civil, les difficultés que l'ancien texte faisait naître ».

Le second alinéa (§ 3) passé dans la loi maritime est ainsi conçu :
« Le crédeur conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteront atteinte à son droit. »

La portée de cette disposition est la suivante : Le crédit pouvant être réalisé par des effets au porteur, les conservateurs des hypothèques n'autoriseront la radiation que sur la preuve par titres

Comment le créancier pourra-t-il rapporter des titres en circulation et certifier par titres qu'il n'y en a pas d'autres que ceux qu'il représente? De là l'introduction d'un droit d'opposition des porteurs qui pourront ainsi arrêter des radiations qui seront valablement faites désormais à la requête du créancier, sans que les conservateurs puissent exiger de lui des preuves impossibles.

« *L'opposition, portent les derniers alinéas de l'article 80, doit être signifiée au conservateur des hypothèques et au créancier et contenir l'élection de domicile dans l'arrondissement. Le conservateur la transcrit en marge de l'inscription et mention sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura d'effet que pendant deux ans; si elle n'est renouvelée, il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.* »

Nous donnons ci-dessous les passages principaux de la circulaire du 7 mai 1889 qui accompagnait cette loi :

« *Opposition.* — L'exploit d'opposition sera transcrit littéralement en marge de l'inscription prise pour sûreté de l'ouverture de crédit et mention sera faite au bas de l'original. L'original sera restitué à l'huissier dans le plus court délai et au plus tard le troisième jour après la signification, afin que l'enregistrement de l'exploit puisse se faire avant l'expiration des quatre jours francs accordés par l'article 20 de la loi du 22 frimaire an VII. Chaque exploit sera porté au registre des dépôts.

» La copie de l'exploit sera revêtue également de la mention de la transcription de l'original et elle sera conservée parmi les archives du bureau; les copies de cette espèce seront enliassées.

» *Mainlevée de l'opposition.* — La mainlevée ne pourra être donnée que par acte authentique. Un exploit d'huissier, acte authentique aussi dans le sens général, est déclaré suffisant par la loi. Les articles 92 et 93 de la loi du 16 décembre 1851 sont, pour le reste, applicables.

» En matière d'hypothèque maritime toutefois, l'opposition et la mainlevée pourraient résulter d'actes sous seing privé (*Ann. parl.*, Chambre, séance du 26 mars 1889, p. 791; *Ann. parl.*, Sénat, séance du 5 avril 1889, p. 262).

» L'acte ou l'exploit est porté au registre de dépôt. La copie de l'exploit constituera pour le conservateur la pièce justificative de la mention qu'il aura faite au registre d'inscriptions. Cette copie restera déposée au bureau comme les actes de mainlevée ordinaires. L'ori-

ginal de l'exploit, même de l'attestation de la mention marginale, sera restitué à l'huissier dans le délai prescrit au § 1^{er}, alinéa 2 ci-dessus.

» *Opérations au registre d'inscriptions.* — La transcription de l'exploit d'opposition se fera au registre dans la colonne de droite.

» Quand l'espace fera défaut, on continuera ou on portera la transcription à la date courante dans le corps même du registre, en ayant soin de faire les mentions de référence nécessaire à l'article que la transcription concerne et à cette dernière.

» La mention de la mainlevée se fera à la suite de la transcription marginale, à la première partie demeurée libre de la colonne de droite ou en marge de la transcription qui aurait été faite dans le corps même du registre; cette mention indiquera avec exactitude l'opposition qu'elle concerne... »

596bis. — *Navire en construction.* — L'article 26, alinéa 2, reproduit textuellement l'article 138 de l'ancienne loi. Nous renvoyons sur ce point à notre premier volume, aux nos 350 et suivants.

597. — *Obligations au porteur.* — Dans notre premier volume nous avons examiné cette question (1). La nouvelle loi n'y a rien changé, mais elle a confirmé la situation antérieure; c'est ce qui résulte des discussions à la Chambre. M. Franck demanda au Ministre de la justice s'il était entendu que la loi ne changeait rien à la situation de fait qui était admise. « Lors de la loi du 15 avril 1889, dit-il, il a été formellement reconnu par la Chambre que rien n'empêcherait de créer des obligations au porteur pour réaliser une ouverture de crédit garantie par hypothèque; ce sont là, somme toute, des obligations hypothécaires, sauf que l'hypothèque reste incrite au nom du banquier émetteur, qui agit au fond comme prête-nom ou mandataire au nom des porteurs de titres. » Après avoir demandé à examiner la question, le Ministre a déclaré au second vote qu'une loi sur les sociétés commerciales préciserait ce point, mais qu'en attendant on appliquerait le droit commun aux hypothèques maritimes dans un esprit libéral et afin d'étendre leur emploi.

(1) *Le Navire*, n° 339.

ARTICLE 27 (ancien art. 137) (1).

L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

598. — Assiette de l'hypothèque. — En comprenant le fret parmi les accessoires du navire, la loi nouvelle tranche une controverse qui avait été l'objet d'une solution en sens opposé, sous le régime de la loi ancienne. On disait : le fret n'est pas un accessoire du navire. C'est le produit de son exploitation commerciale. Les travaux préparatoires démontrent que le législateur a voulu l'exclure (2).

Ces raisons ont cédé devant l'utilité de grossir du fret, souvent considérable, la valeur du gage. La disposition nouvelle facilitera le crédit.

Nous renvoyons, pour le surplus, au premier volume (3).

599. — Hypothèque sur une part indivise. — Nous avons déjà rencontré cette question (4) et déclaré que sous la loi nouvelle l'hypothèque d'une part indivise est possible.

ARTICLE 28 (ancien art. 145) (5).

L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

600. — Garantie d'intérêts. — Cet article reproduit textuellement l'ancien article 145. Nous renvoyons donc le lecteur à notre premier volume (6).

(1) *Texte flamand.* — ART. 27. Behoudens strijdig beding, omvat de hypotheek op zeeschepen zeil en treil, de machine's en andere toebehooren. Ook treft zij de scheepsvracht.

(2) PAND. B., *vo Hypothèque maritime*, nos 140 et s. — Brux., 14 avril 1888, *Pas.*, p. 325. — (3) *Le Navire*, art. 137, nos 347 et s. — (4) Cf. nos 88 et 594.

(5) *Texte flamand.* — ART. 28. De hypotheek waarborgt, op denzelfden rang als de hoofdsom, drie jaren interest.

(6) *Le Navire*, nos 347 et s.

ARTICLE 29 (nouveau) (1).

L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

601. — **Commentaire.** — Cet article est une variante de l'article 82 de la loi de 1851 (2).

ARTICLE 30 (nouveau) (3).

Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

(1) *Texte flamand.* — ART. 29. De hypotheek kan worden ingeschreven zoolang zij bestaat. Bij overlijden van den schuldenaar, moet de inschrijving geschieden binnen drie maanden na het openvallen der nalatenschap. Geene inschrijving mag meer genomen worden na de inschrijving der akte van vervreemding of na het faillissement des schuldenaars.

(2) Voy. Loi, 18 avril 1851, art. 445 et s. — PAND. B., vi^e *Failli, faillite*, nos 155 et s., 1283 et s.; *Hypothèque (en gén.)*, nos 278 et s., 281 et s., 301 et s.; *Hypothèque (Conservateur des)*, nos 325 et s.; *Interdiction judiciaire*, nos 490, 617; *Mineur d'âge*, n^o 98; *Partage de succession*, n^o 915. — LAUR., t. XXXI, nos 4 et s., 22 et s., 101 et s.; *Suppl.*, t. VIII, nos 82, 85, 103. — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Privilèges*, nos 1398 et s., 1407 et s.; *Suppl., Id.*, nos 958 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 7726 et s., 8614 et s.

(3) *Texte flamand.* — ART. 30. De titel tot vestiging der hypotheek bevat keuze van woonplaats door den schuldeischer ter verblijfplaats van den hypotheekbewaarder. Deze vermeldt in het register van teboekstelling buiten de in artikel 13 voorgeschreven opgaven :

1^o Het bedrag en den vervaltijd van den interest alsook het tijdstip voor de terugbetaling der hoofdsom ;

2^o Bij voorkomend geval, het beding van onmiddellijke uitvoerbaarheid ;

3^o De keuze van woonplaats.

Celui-ci mentionne sur le registre matricule, outre les énonciations prescrites par l'article 13 :

- 1° Le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;
- 2° Le cas échéant, la stipulation de voie parée ;
- 3° L'élection de domicile.

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

Il est loisible à celui au profit duquel une inscription existe ou à ses représentants de changer le domicile élu, en suivant les formalités tracées par l'article 88 de la loi du 16 décembre 1851.

602. — Commentaire. — Cet article rappelle l'article 33 de la loi de 1851 (1).

Il rappelle aussi l'article 88 de la loi de 1851 (2).

Bij gebreke van keuze van woonplaats, mogen alle beteekeningen en aanzeggingen betreffende de inschrijving aan den procureur des konings van het arrondissement gedaan worden. Aan dengene te wiens behoeve eene inschrijving gedaan is of aan zijne vertegenwoordigers staat het vrij de gekozen woonplaats te veranderen, met inachtneming van de in artikel 88 der wet van 15 December bepaalde formaliteiten.

(1) Voy. Loi, 15 août 1854, art. 90. — PAND. B., vis *Acte conservatoire*, nos 8, 41 et s., 83 et s.; *Autorisation de femme mariée*, n° 166; *Bordereau d'inscription hypothécaire*, nos 1 et s., 36 et s.; *Bureau de bienfaisance*, nos 225, 240; *Conseil de famille*, n° 341; *Conseil judiciaire*, n° 473; *Domicile élu*, nos 49 et s.; *Dot*, n° 275; *Expropriation forcée*, nos 352 et s.; *Fabrique d'église*, nos 429, 502; *Héritier bénéficiaire*, n° 291; *Hypothèque (en gén.)*, nos 295 et s., 316 et s., 328 et s., 329bis et s., 339 et s., 342 et s., 350 et s., 389 et s., 407 et s., 433 et s., 472 et s., 496 et s., 555 et s.; *Hypothèque (Conservateur des)*, nos 331 et s., 336 et s., 361 et s.; *Inscription hypothécaire*, nos 6 et s.; *Legs*, n° 1207; *Minute notariale*, n° 41; *Radiation volontaire*,

(2) Voy. PAND. B., vis *Hypothèque (en gén.)*, nos 482 et s.; *Hypothèques (Conservateur des)*, nos 630 et s., 684 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 52 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 89. — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 1530 et s., 2761 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 1030, 1685 et s.

ARTICLE 31 (ancien art. 142) (1).

Entre les créanciers hypothécaires le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

n^{os} 95 et s. — LAUR., t. XXXI, n^{os} 3 et s., 26 et s., 45 et s., 54 et s., 58 et s., 62 et s., 81 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n^{os} 83, 86 et s. — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Privilèges et hypothèques*, n^{os} 1447 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, n^{os} 7351 et s., 7737 et s., 7838 et s., 7893 et s., 7920 et s., 8027 et s., 8091 et s., 8170 et s., 8309 et s., 8309 et s. — Les indications requises par l'article 85 ne doivent pas être faites en termes sacramentels; elles peuvent avoir lieu par équipollence. En conséquence, les tribunaux ne doivent pas annuler une inscription si les indications résultant des termes de l'inscription de façon à ce que les tiers ne puissent être induits en erreur. — Cass., 15 déc. 1823, *Pas.*, p. 557. — L'appréciation de la suffisance des désignations contenues dans un bordereau hypothécaire est une question de fait qui échappe au contrôle de la Cour de cassation. — Cass., 27 déc. 1849, *Pas.*, 1850, p. 53. — Quand le cessionnaire d'une créance hypothécaire, non encore inscrite, requiert inscription en son nom ou au nom du cédant, ce n'est pas l'acte de cession qu'il doit spécifier dans son bordereau, mais bien l'acte constitutif de l'hypothèque. — Cass., 25 mars 1816, *Pas.*, p. 104; 11 août 1819, *Pas.*, p. 205. — L'inscription prise pour une hypothèque conventionnelle sur tous les immeubles situés dans le ressort d'un arrondissement judiciaire n'est pas valable. — Cass., 11 juin 1842, *Pas.*, p. 248. — C'est indiquer suffisamment la nature de la situation des biens donnés en hypothèque que de les désigner comme consistant en châteaux, métairies et terres, situés dans une commune déterminée. — Cass., 6 nov. 1833, *Pas.*, p. 167. — Quand c'est le débiteur qui donne ses biens en hypothèque, l'inscription fait connaître tout ensemble, le débiteur personnel et le propriétaire des biens. — Cass., 11 oct. 1894, p. 300, PAND. PÉR., 1895, n^o 313. — Le conservateur peut faire la mention sur ses registres à défaut de présentation des bordereaux et sur la seule présentation des titres. — Cass., 29 nov. 1863, *Pas.*, p. 213. — L'article 83 n'exige pas que les bordereaux d'inscription soient signés ni datés. — Cass., 3 juin 1889, *Pas.*, p. 241. — Le défaut de la mention de la date du titre constitutif de l'hypothèque comporte la nullité de l'inscription. Il en est de même de l'erreur dans l'énonciation de cette date, surtout lorsque l'inscription ne contient rien qui puisse faire connaître la date véritable. — Cass., 22 juin 1830, *Pas.*, p. 156. — Une partie ne serait pas recevable à prouver simplement par témoins que des bordereaux d'inscription ont été remis par elle à une date antérieure à celle que le conservateur a consignée dans un registre de dépôt. — Cass., 15 déc. 1881, *Pas.*, 1882, p. 14.

(1) *Texte flamand.* — ART. 31. Onder hypothecaire schuldeischers wordt de rang door de dagteekening bepaald en, zoo de dagteekening dezelfde is, door het volgnummer der inschrijving.

603. — Date de l'inscription. — L'article 31 modifie le système de l'article 142. Sous ce régime, c'était le jour de l'inscription qui servait de point de repère. Toutes celles prises le même jour venaient en concurrence sans égard à l'heure. Ce système, assez peu justifiable, a été remplacé par celui de la priorité attachée au numéro d'ordre (1).

ARTICLE 32 (ancien art. 143) (2).

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

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon elle ne vaudra que comme inscription première.

604. — Portée du nouvel article. — Il correspond à l'article 143 de la loi de 1879, en son premier alinéa; il se borne à modifier la durée normale de l'inscription qui, de même que pour les hypothèques terrestres (3), est portée de trois ans à quinze ans. « Il faut, dit l'exposé des motifs, éviter l'inconvénient de renouvellements trop fréquents. » Pour le reste, nous renvoyons à notre premier volume (4).

Le deuxième alinéa est également emprunté à l'article 90 de la loi de 1851.

(1) Cf. Premier volume, *Le Navire*, n° 357.

(2) *Texte flamand.* — ART. 32. De inschrijving handhaaft de hypotheek gedurende vijftien jaren, te rekenen van haren datum. Zij houdt op van kracht te zijn, indien de inschrijving niet is vernieuwd vóór het verstrijken van dezen termijn.

De inschrijving wordt vernieuwd op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van een verzoekschrift in dubbel bevattende de nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving; zoo niet geldt zij slechts als eerste inschrijving.

(3) Art. 90 de la loi de 1851.

(4) *Le Navire*, n°s 357 et s.

605. — **Travaux préparatoires.** — Le projet de loi étendait à cinq ans l'effet de l'hypothèque qui, sous la loi de 1879, durait trois ans. Il fut successivement porté à dix ans (1), puis à quinze ans (2). Des banques néerlandaises faisant le prêt sur navires avaient fait remarquer que beaucoup de ces prêts étaient remboursables par annuités en plus de dix ans. On a adopté le chiffre de quinze années conformément à l'article 90 de la loi générale hypothécaire de 1851.

ARTICLE 33 (nouveau) (3).

Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

606. — **Travaux préparatoires.** — « Les articles 33 et 35, dit l'exposé des motifs, soumettent la publicité des actes emportant cession d'un droit d'hypothèque, ainsi que les radiations et réductions des inscriptions à une formalité spéciale lorsque l'acte qui les constate est fait sous seing privé. Ils exigent dans ce cas, pour l'accomplissement de la formalité, la représentation du titre constitutif de l'hypothèque revêtu de la relation de son inscription. La représentation du titre constitutif est une garantie de la sincérité du consentement du

(1) Séance du 27 novembre 1907, *Ann. parl.*, p. 93.

(2) Séance du 12 décembre 1907, *Ann. parl.*, p. 247.

(3) *Texte flamand.* — ART. 33. Wanneer de akte, die afstand van een hypotheekrecht medebrengt, eene onderhandsche akte is, moet de titel tot vestiging der hypotheek, waarop hare inschrijving vermeld is, worden vertoond aan den bewaarder. Deze vermeldt daarop den afstand.

Dat geschiedt ook zoo wanneer het eene autenticke akte geldt, indien zij werd verleden krachtens eene onderhandsche lastgeving of indien zij in het buitenland werd opgemaakt in de bij de buitenlandsche wet voorziene vormen.

cessionnaire ou du créancier. La disposition dont il s'agit est empruntée à l'article 20 de la loi du 15 avril 1884 sur les prêts agricoles. Elle est rendue applicable, comme il convient, au cas où l'acte de cession, de radiation ou de réduction est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère (1). »

ARTICLE 34 (ancien art. 149) (2).

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

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

607. — Travaux préparatoires. — « L'article 34, disait M. Segers (3), est la reproduction de l'article 149 de la loi de 1879. Il propose de maintenir la disposition aux termes de laquelle l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. La Commission croit devoir proposer la suppression de cette disposition. La loi française de 1885 y a renoncé et nous croyons utile de suivre son exemple. Cette mesure draconienne a, en

(1) Cf. Discours de M. Graux, *Ann. parl.*, 1883-84, p. 94. — LEPINOIS, t. II, p. 924.

(2) *Texte flamand.* — ART. 34. Bij vergaan of onzeewaardigheid van het schip, worden de rechten van den schuldeischer uitgeoefend op de geredde voorwerpen of op dezer opbrengst, ook al kan de schuld nog niet gevorderd worden.

Bij regeling van averij het schip betreffende, mag de hypothecaire schuldeischer tusschenkomen tot vrijwaring zijner rechten; maar hij mag deze slechts uitoefenen wanneer de vergoeding, geheel of gedeeltelijk, niet tot herstelling van het schip werd of mocht worden aangewend.

(3) Rapport du 17 mai 1905.

effet, soulevé de très vives protestations de la part des assureurs; de nombreux contrats d'assurance relatifs à des navires qui séjournent dans nos ports sont conclus à Londres. Est-il équitable, alors que le contrat d'assurance a de sa nature un caractère international, de défendre par une loi belge à l'assureur anglais de vider les mains valablement, même à Londres? On objectera, sans doute, l'intérêt du créancier. Mais l'objection ne résiste pas à l'examen. Le prêteur, en effet, n'a qu'à se faire remettre le contrat d'assurance. Dans la pratique, il ne manque pas de le faire. Et, s'il ne prend pas ce soin, il aurait mauvaise grâce à se plaindre. Le rapport au Sénat français signalait, du reste, aux créanciers hypothécaires le moyen de se passer de cette disposition : « Les créanciers hypothécaires peuvent » obtenir au moment du contrat la délégation des sommes assurées » et, par la signification aux assureurs de pareilles stipulations, ils se » trouvent garantis plus efficacement que par les effets d'une attribu- » tion légale, à leur profit, des indemnités d'assurances. Ils risquent, » en effet, de compter sur ces indemnités, alors que les polices, qui » se renouvellent d'ordinaire chaque année, ont pu expirer bien avant » le remboursement du prêt... »

Le gouvernement donna suite à ce vœu. A la séance du 27 novembre 1907, il fit voter un amendement en ce sens (1).

Commentaire. — Il nous suffit de renvoyer pour le surplus à notre premier volume (art. 149) (2).

ARTICLE 35 (anciens art. 146 et 147) (3).

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à

(1) *Ann. parl.*, p. 50 et 94. — (2) *Le Navire*, nos 364 et s.

(3) *Texte flamand.* — ART. 35. De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd met toestemming van de belanghebbende partijen die daartoe bevoegd zijn of ten gevolge van een vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.

De doorhaling of de vermindering wordt door den bewaarder gedaan, hetzij op nederlegging eener expeditie van de authentieke akte van toestemming, hetzij op nederlegging van de akte in brevet en van een gewaarmerkt afschrift op ongezegeld papier, hetzij op overlegging der onderhandsche akte, hetzij op overlegging eener expeditie van het vonnis.

Een woordelijk uittreksel der authentieke akte volstaat, wanneer daarin door den notaris, die het afgegeven heeft, wordt verklaard dat de akte bedingen noch voorbehoudingen bevat.

cet effet ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée sur papier libre, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

Si l'acte est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Is de akte eene onderhandsche akte, dan worden daarvan twee origineelen opgemaakt, waarvan één vrij is van zegel, en de geheele of gedeeltelijke doorhaling wordt alleen gedaan op vertoon van den titel tot vestiging der hypotheek, waarop de inschrijving ervan vermeld is. Op dezen titel vermeldt dan de bewaarder de geheele of gedeeltelijke doorhaling der inschrijving.

Het vertoonen van den titel tot vestiging wordt eveneens vereischt wanneer de akte eene authentieke akte is, indien zij verleden werd krachtens eene onderhandsche lastgeving of zoo zij buitenslands werd opgemaakt in de bij de buitenslandsche wet voorziene vormen,

608. — Radiation et réduction. — L'article 35 est un composé d'abord des anciens articles 146 et 147, puis des articles 92 et 93 de la loi de 1851; enfin, de l'article 20 de la loi du 15 avril 1884 sur les prêts agricoles.

Nous avons, au commentaire de l'article 33 (1), indiqué les raisons pour lesquelles on avait fait cet emprunt à la loi de 1884. Pour les anciens articles 145 et 147, nous renvoyons à notre premier volume (2).

Quant aux articles 92 et 93 de la loi de 1851, ils posent des principes analogues à ceux des articles 146 et 147. Voici ces textes :

L'article 20 de la loi de 1884 dit : « *Lorsque l'acte de cession ou de subrogation et l'acte de mainlevée du privilège est sous seing privé, le contrat constitutif du privilège revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au receveur. Celui-ci y fait mention de la cession, de la subrogation ou de la radiation totale ou partielle de l'inscription. Les actes sont préalablement enregistrés.* » Cet article se reflète visiblement dans l'alinéa 4 de l'article 35.

L'article 146 ancien, comme, du reste, le premier alinéa de l'article 92 de la loi de 1851, conçus dans les mêmes termes, disent : « Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ou ayant qualité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée. »

De même, l'article 147 règle plus sommairement ce que l'article 93 développe en ces termes : « *Ceux qui requièrent la radiation et la réduction déposent, au bureau du conservateur, soit l'expédition de l'acte authentique, ou l'acte en brevet portant consentement, soit l'expédition du jugement. Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.* » C'est à peu près textuellement ce que disent les alinéas 2 et 3 de l'article 35.

Quant au dernier alinéa, il reprend les termes de l'alinéa 2 de l'article 33 (3).

Il en résulte que l'alinéa 2 de l'article 92 n'a pas d'application. Il n'est pas reproduit dans l'article 35. Il était ainsi conçu : « Le cessionnaire d'une créance hypothécaire ne peut consentir de radiation ou de réduction si la cession ne résulte d'actes énoncés dans l'article 2 (jugements, actes authentiques, actes sous seing privé reconnus en justice ou devant notaire). En effet, l'adoption du

(1) Voy. n° 606. — (2) *Le Navire*, n° 262bis. — (3) Voy. n° 606.

système de la loi de 1884 sur les prêts agricoles, article 20 ci-dessus reproduit, et article 33 de la présente loi (1), a rendu caduque la disposition de la loi de 1851.

De même, l'alinéa 3 du même article 92 qui disait : « Le mandat à l'effet de rayer ou de réduire doit être exprès ou authentique », n'a plus de sens en présence de l'alinéa dernier de notre article 35, qui se contente de la représentation du titre constitutif, en cas de mandat sous seing privé.

De même encore disparaît le dernier alinéa de l'article 93 qui disait : « Les actes de consentement, à radiation ou à réduction, passés en pays étrangers, ne sont exécutoires en Belgique qu'après avoir été visés par le président du tribunal de la situation des biens qui vérifiera leur authenticité, ainsi qu'il est dit en l'article 77. » Il suffit, désormais, de représenter l'acte étranger et de justifier qu'il a été fait à l'étranger dans les formes requises par la loi étrangère.

ARTICLE 36 (nouveau) (2).

Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 94 et 95 de la loi du 16 décembre 1851.

609. — **Actions en radiation et réduction.** — L'article 94 est ainsi conçu : « *La demande en radiation ou en réduction par action principale sera portée, sans préliminaire de conciliation, devant le tribunal dans le ressort duquel l'inscription a été prise. Cependant, la convention faite par le créancier et le débiteur de porter, en cas de contestation, la demande à un tribunal qu'ils auraient désigné, recevra son exécution entre eux. Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre; et ce nonobstant le décès soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.* »

Ces actions doivent donc être portées devant le tribunal d'Anvers (art. 8 et 3 de la loi).

(1) Cf. n^o 606.

(2) *Texte flamand.* — **ART. 36.** De aanvragen tot doorhaling en vermindering vallen onder toepassing van de artikelen 94 en 95 der wet van 16 December 1851.

L'action est dite principale quand elle a pour objet la radiation de l'inscription. C'est une action mobilière et personnelle (1). Cependant, la question est controversée. Certains enseignent que l'action est réelle et immobilière (2).

Nous ne le croyons pas. L'objet de l'action c'est la radiation, c'est-à-dire un acte ou une prestation que devrait accomplir volontairement le titulaire de la créance inscrite et qu'il n'accomplit pas. Pareille prestation rentre dans le cadre des objets mobiliers. L'action ayant pour fin un acte, est également personnelle et non réelle. Elle ne porte pas sur le navire hypothéqué.

Mais l'action peut être incidente, et ce sera le cas le plus fréquent. Alors elle porte sur l'extinction de l'obligation principale sur laquelle s'appuie l'hypothèque. C'est alors le droit commun; le domicile du défendeur est la principale base de compétence.

On est, en général, d'avis que cette disposition n'est pas d'ordre public et qu'on peut y déroger. Une élection de juridiction est possible.

A défaut d'élection de domicile par le créancier lors de l'inscription, on applique l'avant-dernier alinéa de l'article 30, c'est-à-dire que les significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites au procureur du roi de l'arrondissement.

L'article 95 est ainsi conçu : « *La radiation doit être ordonnée par les tribunaux lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sont effacés par les voies légales.* » Il faut entendre par voies légales la prescription, la purge (3).

(1) Voy. PAND. B., vis *Action mobilière*, n° 55; *Compétence civile (en gén.)*, nos 561 et s.; *Compétence commerciale*, nos 224 et s.; *Domicile élu*, nos 49 et s.; *Exploit (Mat. civ.)*, nos 419 et s.; *Failli, etc.*, n° 2806; *Hypothèque en général*, nos 480 et s., 868 et s., 880 et s.; *Hypothèques (Conservat. des)*, nos 1703 et s.; *Hypothèque légale*, n° 343; *Radiation forcée, etc.*, nos 134 et s., 143 et s., 411 et s., 807 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 185 et s.; *Suppl.*, t. VIII, nos 120 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 2785 et s.; — *Suppl. Id.*, nos 1689 et s. — PAND. FR., v° *Privilèges et hypothèques*, nos 12981 et s., 12993 et s., 13003 et s.

(2) BAUDRY-LACANTERIE, t. III, n° 1866.

(3) Voy. PAND. B., vis *Action subrogatoire*, n° 28; *Avoué*, n° 105; *Ayant cause*, nos 89 et s.; *Bordereau d'inscription hypothécaire*, nos 36 et s.; *Chose jugée (Mat. civ.)*, nos 432 et s.; *Failli, etc.*, nos 1545 et s.; *Hypothèque (en gén.)*, nos 843, 846 et s., 884 et s.; *Hypothèques (Conservat. des)*, nos 1691 et s., 1704 et s.; *Hypothèque conventionnelle*, nos 6271 et s.; *Hypothèque légale*, nos 333 et s., 670;

On demande si le conservateur doit s'incliner devant la décision. Cela dépend de lui. Il appréciera sous sa responsabilité si le jugement vaut mainlevée et constitue chose jugée. S'il y a conflit, il faudra que les intéressés prennent jugement contre lui.

Tout intéressé peut demander la radiation, qu'il soit créancier, débiteur, tiers détenteur.

La réduction de l'inscription est une radiation partielle. Elle se traite par les mêmes principes que la radiation.

ARTICLE 37 (nouveau) (1).

Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

- 1° Par l'extinction de l'obligation principale;
- 2° Par la renonciation du créancier;
- 3° Par la vente forcée du navire grevé;
- 4° Par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après.

610. — Extinction des privilèges et hypothèques. — L'article 37 reprend l'article 108 de la loi de 1851, mais avec des modifications. Le texte était le suivant : « *Les privilèges et hypothèques s'éteignent : 1° par extinction de l'obligation principale; 2° par la renonciation du créancier; 3° par l'effet des jugements dans les cas prévus par les §§ 1^{er} et 2 de la première section du chapitre III; 4° par l'accomplissement des formalités et conditions*

Mainlevée, n° 14; *Radiation (en gén.)*, nos 530, 558 et s.; *Radiation forcée, etc.*, nos 1 et s., 10 et s., 95 et s., 134 et s., 213 et s., 270 et s., 307 et s., 312 et s., 318 et s., 364 et s., 381 et s., 397 et s.; *Radiations volontaires*, n° 1650. — LAUR., t. XXXI, nos 174 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 118; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 2724 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 1650 et s. — PAND. FR., v° *Privilèges et hypothèques*.

- (1) *Texte flamand.* — ART. 37. De voorrechten en hypotheeken gaan te niet :
1° Met het te niet gaan der hoofdverbintenis;
2° Door de verzaking vanwege den schuldeischer;
3° Door den gedwongen verkoop van het bezwaarde schip;
4° Door vrijwillige vervreemding van het bezwaarde schip, gevolgd van de vervulling der hierna voorgeschreven formaliteiten en bedingen.

prescrites aux tiers détenteurs pour purger les biens acquis par eux; 5^o par la prescription. La prescription est acquise au débiteur quant aux biens qui sont dans ses mains, par le temps fixé pour la prescription des actions qui donnent l'hypothèque ou le privilège. Elle n'est acquise au tiers détenteur que par le temps requis pour la prescription la plus longue des droits immobiliers. Les inscriptions prises par le créancier n'interrompent pas le cours de la prescription établie par la loi en faveur du débiteur ou du tiers détenteur; mais ce dernier peut être contraint de fournir, à ses frais, un titre récongnitif de l'hypothèque, à dater de la transcription de son acquisition. Vingt-huit ans après la date de ce titre, il est tenu de le renouveler s'il possède encore l'immeuble hypothéqué; 6^o par la cause énoncée au § 2 de l'article 82. »

Nous avons mis en italique la partie conservée de l'article 108.

ARTICLE 38 (ancien art. 6) (1).

Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

1^o Que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 8;

2^o Que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans le *Moniteur belge* ainsi que dans un des journaux d'Anvers, de Gand et de l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache;

(1) *Texte flamand.* — ART. 38. De voorrechten gaan te niet door vrijwillige vervreemding onder de volgende voorwaarden :

1^o Dat de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 8;

2^o Dat de vervreemding tweemaal en met een tusschentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt in het Belgische Staatsblad alsmede in een der nieuwsbladen van Antwerpen, van Gent en van het arrondissement waarin is gelegen de haven waar het schip te huis hoort;

3^o Dat geen verzet door den schuldeischer wordt betekend zoomin aan den vroegeren als aan den nieuwen eigenaar, binnen ééne maand na de inschrijving of na de laatste bekendmaking.

Echter blijft het recht van voorrang van den schuldeischer bestaan op den verkoopprijs, zoolang deze niet is betaald of verdeeld.

3° Qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

611. — Extinction des privilèges par aliénation volontaire. — L'article 38 remplace l'article 6 de la loi de 1879, qui était ainsi conçu : « Les privilèges des créanciers seront éteints indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations... par la vente volontaire *transcrite*, conformément à l'article 2, publiée dans un des journaux d'Anvers, de Gand et dans ceux du port d'armement *et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire*, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affichage, tant au vendeur qu'à l'acheteur. Néanmoins, les droits de préférence du créancier subsistent sur le prix tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué. »

Les termes sont changés, mais le système est le même qu'auparavant. La transcription de l'ancien article 2 est remplacée par l'inscription du nouvel article 8, question secondaire. On a ajouté, comme publication de la vente, *Le Moniteur belge*, aux journaux d'Anvers et de Gand, et on a supprimé l'affichage au mât.

Nous renvoyons donc à notre commentaire de l'ancien article 6 (1).

ARTICLE 39 (ancien art. 150) (2).

Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine

(1) Premier volume, *Le Navire*, nos 321 et s.

(2) *Texte flamand.* — ART. 39. De hypotheeken gaan te niet door vrijwillige vreefremding, op voorwaarde dat, binnen zes maanden na de inschrijving van zijnen titel of, in geval van vervolgingen gedurende deze zes maanden, binnen den tijd van veertien dagen te rekenen van het bevel dat aan de inbeslaglegging voorafgaat, de

à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

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

2° Indication de la date de l'inscription de son titre;

3° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

612. — Extinction des hypothèques par l'aliénation volontaire. — L'ancien article 150 était ainsi conçu : « Le nouveau propriétaire d'un navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 3 (droit de suite des titulaires de droits réels) est tenu avant les poursuites, ou dans le délai de quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :
1° un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la

nieuwe eigenaar aan al de ingeschreven schuldeischers beteekent, aan de door hen in de inschrijvingen gekozen woonplaatsen :

1° Een uittreksel van zijn titel bevattende de dagteekening en den aard der akte, de aanduiding der partijen, den naam, het soort en de tonnemaat van het schip, den prijs en de lasten die van den prijs deel uitmaken, de schatting van het voorwerp zoo het gegeven of afgestaan werd anders dan bij verkoop;

2° Opgave van den datum van inschrijving van zijnen titel;

3° Eene tabel met drie kolommen, bevattende, de eerste, den datum der inschrijvingen, de tweede, den naam der schuldeischers en, de derde, het bedrag der ingeschreven schuldvorderingen.

désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente; 2^o indication de la date du volume et du numéro de la transcription; 3^o un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites. »

C'est la procédure de *purge*. Elle demeure la même que sous le régime de l'article 150, avec cette différence que l'extinction de l'hypothèque a lieu dans les six mois de l'inscription de l'acte d'aliénation, et non plus seulement dans la quinzaine à dater de la première sommation au nouveau propriétaire. En outre, cette première sommation qui fait courir le délai de quinzaine est remplacée dans la loi par la signification du commandement préalable à la saisie.

Nous n'avons qu'à renvoyer au premier volume de notre ouvrage (1) pour le surplus.

ARTICLE 40 (ancien art. 151) (1).

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

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au

(1) *Le Navire*, nos 367 et s.

(2) *Texte flamand*. — ART. 40. De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van beteekening dat door hem zullen voldaan worden de hypothecaire schulden en lasten, tot beloop van den prijs of van de aangegeven waarde, zonder eenigen aftrek ten voordeele van den verkooper of van wien ook. Behoudens strijdig beding in de titels van schuldvorderingen, heeft hij recht op den tijd en termijnen, aan den oorspronkelijken schuldenaar verleend, en hij neemt diegene in acht welke tegen laatstgenoemde zijn bedongen. De betaling van de niet vervallen schuldvorderingen die slechts voor een gedeelte batig zijn gerangschikt kan dadelijk worden gevorderd van den nieuwen eigenaar, tot beloop van dat gedeelte, en van den schuldenaar voor het geheel.

débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

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

613. — **De la purge.** — L'article 40 est la reproduction presque textuelle de l'article 151. Rien n'est changé au système de la loi. Nous renvoyons donc à notre premier volume (1).

ARTICLE 41 (nouveau) (2).

Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quarante jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résoution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue

(1) *Le Navire*, nos 367 et s.

(2) *Texte flamand.* — ART. 41. Zoo er onder de ingeschreven schuldeischers een is die een eisch tot ontbinding heeft en die dezen eisch wil doen gelden, dan is hij gehouden, op straffe van verval, daarvan de verklaring te doen ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet worden vervolgd. De verklaring moet gedaan worden binnen veertien dagen na de beteekening; zij moet, binnen tien dagen, worden gevolgd van den eisch tot ontbinding. Te rekenen van den dag waarop de schuldeischer verklaart dat hij den eisch tot ontbinding wil doen gelden, is de zuivering opgeschorst en zij kan slechts worden hernomen nadat de schuldeischer heeft afgezien van den eisch tot ontbinding, of nadat deze eisch verworpen is geworden.

et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

614. — **Commentaire.** — On entend « par action résolutoire », celle qui a pour objet la résiliation d'un acte juridique par suite d'inexécution d'engagements. Des créanciers peuvent avoir l'action résolutoire concurremment avec leur droit de suite. L'article 40 qui est emprunté à l'article 114 de la loi de 1851 a pour but de les obliger à prendre parti et à choisir entre les deux. Cette déclaration doit se faire au greffe du tribunal saisi dans les quinze jours de la notification. Dans la loi de 1851, le délai était de quarante jours. Cette déclaration doit être suivie dans les dix jours d'une demande en résolution.

Si le vendeur opte pour l'action résolutoire, la purge est suspendue et n'est reprise que selon la solution donnée à l'action résolutoire. Si le créancier l'abandonne, il pourra en revenir à son privilège tant que la résolution ne sera pas chose faite. La purge reprendra à partir de ce moment. Si la demande en résolution est repoussée par justice, le créancier demeurera titulaire de son droit de suite si, bien entendu, il est encore intact. En tous cas, sur rejet de l'action résolutoire, la purge continuera son cours. Si la résolution est admise, les sommes à restituer sont affectées au paiement des créances réelles frappées par l'admission de l'action (1).

ARTICLE 42 (nouveau) (2).

Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise de navire aux enchères sous les conditions énoncées à l'article 115 de la loi du 16 décembre 1851.

(1) MARTOU, t. II, nos 626, 627; t. IV, no 1446.

(2) *Texte flamand.* — ART. 42. Binnen vijftien dagen na de beteekening, op verzoek van den nieuwen eigenaar gedaan, mag elke ingeschreven schuldeischer den verkoop vorderen van het schip aan den meestbiedende, onder de bij artikel 115 der wet van 16 December 1851 gestelde voorwaarden. Zijn insgelijks van toepassing de artikelen 116, 117, 118, 120, 121 et 122 der gemelde wet.

Sont également applicables les articles 116, 117, 118, 120, 121 et 122 de ladite loi.

615. — De la surenchère. — On entend « par surenchère » l'arme donnée au créancier contre les tiers acquéreurs à la purge, qui feraient des offres insuffisantes. L'immeuble est remis en vente. La surenchère est, à proprement parler, l'acte par lequel un créancier inscrit réclame cette mise publique aux enchères. Tout en faisant offre d'une enchère, il requiert l'adjudication publique.

Il y a deux surenchères : 1^o la surenchère sur aliénation volontaire; 2^o la surenchère sur aliénation par faillite.

616. — De la surenchère sur aliénation volontaire. — Les articles 152, 153, 154, 155 de l'ancienne loi sont remplacés par l'article actuel et les articles 115, 116, 117, 118, 120, 121, 122 de la loi de 1851. La modification n'a guère pour but que de faire cadrer davantage les dispositions du droit civil et celles du droit commercial.

Auparavant, tout créancier inscrit (art. 152) pouvait requérir la mise du navire aux enchères en offrant de porter le prix à un vingtième en sus, par une signification au propriétaire dans la quinzaine de la notification de l'acte d'aliénation par le propriétaire, accompagnée d'assignation devant la justice consulaire, qui décide si la vente sera volontaire ou judiciaire. La vente devenait judiciaire et était régie par la loi des saisies (art. 153). La réquisition de mise aux enchères cessait de pouvoir être admise (art. 154) (1).

Maintenant, on applique la loi de 1851, art. 115, 116, 117, 118, 120, 121, 122.

Voici le texte de ces articles avec un bref commentaire :

« Art. 115. — *Lorsque le propriétaire a fait la notification ci-dessus énoncée dans le délai fixé, tout créancier dont le titre est inscrit peut requérir la mise de l'immeuble aux enchères et adjudications publiques à la charge :*

» 1^o *Que cette réquisition sera signifiée par huissier au nouveau propriétaire dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier, en y ajoutant un jour par cinq myriamètres de distance entre le domicile élu et le domicile réel*

(1) Cf. premier volume, *Le Navire*, nos 373 et 374.

du créancier le plus éloigné du tribunal qui doit connaître de l'ordre ;

» 2^o Qu'elle contiendra soumission du requérant ou d'une personne présentée par lui, de porter le prix à un vingtième en sus de celui stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire. Cette enchère portera sur le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits. Elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat ;

» 3^o Que la même signification sera faite dans le même délai au précédent propriétaire et au débiteur principal ;

» 4^o Que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration. Ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le tiers enchérisseur ;

» 5^o Que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de 25 p. c. du prix et des charges, ou qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation.

» Le tout à peine de nullité (1). »

Ainsi tout créancier inscrit a ce droit, quelle que soit sa créance, du moment qu'elle existe. Ceux qui sont à ses droits peuvent agir à sa place. Le porte-fort peut surenchérir. Un prête-nom, hors le cas de fraude, peut également surenchérir. La caution de même si elle a payé. Ceux qui ont qualité pour accomplir des actes conservatoires ont qualité pour surenchérir. Cependant, ce point est controversé. On fera bien, si le surenchériseur est mineur, de réunir le conseil de famille et même de demander l'homologation (2). La surenchère

(1) Voy. Loi, 15 août 1854, art. 93. — PAND. B., vis *Autorisation du conseil de famille*, n^o 103; *Autorisation de femme mariée*, nos 119, 528, 586, 739; *Cession de créance*, n^o 119; *Curateur, curatelle*, n^o 87; *Failli, faillite*, nos 2622 et s.; *Héritier bénéficiaire*, nos 252 et s.; *Mineur émancipé*, n^o 260bis; *Purge hypothécaire*, nos 399 et s., 418 et s., 480 et s., 556 et s., 589 et s., 615 et s., 663 et s., 714 et s., 724 et s., 732 et s., 830 et s., 843 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 484 et s., 498 et s., 503 et s., 517 et s., 525 et s.; *Suppl.* t. VIII, nos 187 et s. — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Surenchère*, nos 12 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 20 et s. — PAND. FR., vis *Conservateur des hypothèques*, n^o 298; *Privilèges et hypothèques*, nos 12304 et s. — La réquisition de mise aux enchères est valablement faite une fois qu'elle a conféré un droit acquis au créancier dont le titre est inscrit, et il peut continuer la procédure quand même son inscription viendrait à se périmé. — Cass., 13 janv. 1848, *Pas.*, p. 259.

(2) Cf. LAURENT, t. XXXI, n^o 499; — MARTOU, t. IV, n^o 1512; — LEPINOIS, t. VI, n^o 2589; — PETIT, n^o 544; — BAUDRY-LACANTINERIE, nos 2448 et s.

par un incapable est nulle, mais seul l'incapable peut s'en prévaloir (1).

Toute aliénation volontaire donne ouverture à surenchère, qu'elle soit entre vifs ou à cause de mort, gratuite ou onéreuse.

617. — Droit de surenchère en cas de part indivise. — Peut-on hypothéquer une part de navire? Nous avons antérieurement examiné cette question (2). Dans cette hypothèse, le créancier peut-il enchérir sur le tout ou seulement sur la part du prix afférente à la part du débiteur? La question est controversée. Les uns disent que l'indivisibilité de l'hypothèque s'oppose à toute fragmentation de la garantie dans l'enchérissement comme dans le reste. Les autres répondent que la quote-part forme une limite qu'on ne peut dépasser et qui le serait si on admettait l'enchérissement sur le tout. Les premiers nous paraissent avoir raison. L'indivisibilité de l'hypothèque fait de la garantie un bloc. Même si une part de navire est hypothéquée, c'est tout le navire qui forme la garantie (3).

618. — La loi nouvelle exige caution. — Nous disions dans notre commentaire que, en cette matière, à la différence de l'hypothèque terrestre, aucune caution n'était exigée (4). En ramenant l'application de la loi de 1851 à la matière, on a donc ressuscité la caution.

Cette obligation est absolue. Elle doit remplir les conditions exigées par les articles 2018, 2019. Plusieurs cautions peuvent cumuler leurs garanties pour atteindre au chiffre de 25 p. c. exigé. De même, plusieurs hypothèques consenties par plusieurs personnes, fussent-elles tierces, peuvent être cumulées. De même encore, cautions et hypothèques peuvent être additionnées.

619. — Formalités. — Les cinq conditions de l'article 115 comportent d'abord une signification par huissier au nouveau propriétaire dans un délai de quarante jours à dater du jour de la notification. A ce délai fixe s'ajoute un délai de distance entre le domicile élu et le domicile réel du créancier.

(1) LAURENT, t. XXXI, n° 502; — GUILLOUARD, t. IV, n° 2076.

(2) Cf. ci-dessus nos 88, 594. — Voy. aussi premier volume, *Le Navire*, n° 345.

(3) Paris, 26 déc. 1873, DALL. PÉR., 1875, V, 14. — MARTOU, t. IV, n° 1571.

(4) Cf. n° 373.

Ensuite, la soumission du vingtième. Cette majoration du prix peut être offerte par le créancier ou par un tiers. Il y a, dans ce cas, un créancier qui poursuit la procédure en son nom, et un tiers qui enchérit et à qui le bien sera adjugé.

On entend par charges toutes les sommes que, en sus du prix de vente, l'acquéreur devra payer ou fournir soit à un créancier, soit à des tiers.

Sont des charges : les contributions, les primes d'assurances échues, en un mot, toutes les obligations nées avant la vente.

La troisième condition porte sur la signification de la surenchère qui doit toucher : 1^o le nouveau propriétaire; 2^o le précédent propriétaire; 3^o le débiteur principal. Cette signification a lieu à ces personnes et à ceux qui les représentent (1).

La quatrième exige la signature des exploits par le créancier requérant, le tiers enchérisseur s'il y a lieu, et, en outre, l'huissier.

La dernière condition est la caution personnelle ou hypothécaire de 25 p. c.

Le tout, dit la loi, à peine de nullité. Cette nullité peut être opposée par tous ceux qui y ont intérêt (2). Cependant, Laurent est d'un autre avis (3).

La procédure relative à la surenchère est, en matière terrestre, régie par la loi du 15 août 1854, articles 93 et suivants; en matière maritime, il y a une loi spéciale du 4 septembre 1908 (4).

« Art. 116. — *A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la mise aux enchères dans les formes et délais prescrits, la valeur de l'immeuble demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire.*

» *Les inscriptions, qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix, seront rayées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux lois de la procédure.*

» *Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges et hypothèques, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celle qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignat le prix jusqu'à concurrence des créances.*

» *Il reste soumis aux privilèges et hypothèques venant en ordre*

(1) LAURENT, t. XXXI, n^o 525.

(2) MARTOU, t. IV, n^o 1450.

(3) LAURENT, t. XXXI, n^o 535.

(4) Cf. nos 631 et s.

utile à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer (1). »

620. — Absence de mise aux enchères. — La fixation du prix par simple expiration du délai constitue une convention entre les créanciers et le tiers acquéreur, soumise aux causes de rescision et d'annulation de tous les contrats. Elle emporte transmission de propriété par seul consentement et avec obligation de purge.

L'exercice du droit de consignation emporte pour l'acquéreur le droit d'obtenir immédiatement radiation des inscriptions (2).

On peut renoncer expressément au droit de consignation (3).

« Art. 117. — *En cas de revente par suite de surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies par le Code de procédure civile.* »

621. — Revente. — Cet article n'est en réalité plus applicable. Le Code de procédure civile n'a plus de disposition sur ce point qui ait force de loi. En matière terrestre, il a été remplacé par la loi du 15 août 1854 (art. 93 et s.). En matière maritime, il y a la nouvelle loi du 4 septembre 1908, que nous commentons plus loin (4).

« Art. 118. — *L'adjudicataire est tenu, au delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de la transcription sur les registres du conservateur, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.* »

622. — Indemnité au propriétaire. — Il faut entendre par acquéreur ou donataire dépossédé, le propriétaire. Il est tenu pour mandataire tacite ou tout au moins *negotiorum gestor* de l'adjudicataire définitif. De là son droit à indemnité. Il a également droit au

(1) Voy. PAND. B., v^o *Purge hypothécaire*, nos 346 et s., 585 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 553 et s., 558 et s.; *Suppl.*, t. VIII, nos 199 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 2162 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 1353 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, nos 12260 et s.

(2) Civ. Anvers, 13 mai 1886, *Pas.*, 1887, III, p. 243.

(3) LAUR., t. XXXI, no 562.

(4) Cf. n^o 631 et s. — Voy. PAND. B., v^o *Purge hypothécaire*, nos 879 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 537 et s.; *Suppl.*, t. VIII, no 197; — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Surenchère*, nos 226 et s.; *Suppl.*, v^o *Surenchère*, nos 168 et s.

solde du prix, après paiement des créanciers inscrits (1). Ayant la qualité intérimaire de propriétaire, il perçoit les fruits. Il touchera donc le fret du navire, puisque la nouvelle loi, le fret, fait un accessoire du bâtiment revenant ainsi à la vieille opinion d'Emérigon (2).

« Art. 120. — *Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier paierait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires ou si ces derniers, sommés par huissier de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers dans l'ordre de leurs créances.* »

623. — Désistement (3). — Le désistement du créancier requérant n'a pas d'effet. La surenchère ouvre des droits égaux à tous les créanciers. Il faut leur unanimité pour qu'il y ait désistement valable. Cette adhésion peut être tacite, par exemple en cas de silence sur sommation par huissier d'avoir à se prononcer dans un délai donné.

Seuls, les créanciers peuvent contester la validité du désistement.

« Art. 121. — *L'acquéreur, qui se sera rendu adjudicataire, aura son recours tel que de droit contre le vendeur pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre et pour l'intérêt de cet excédent à compter du jour de chaque paiement.* »

624. — De l'acquéreur adjudicataire. — Le tiers détenteur est propriétaire intérimaire. Si l'adjudication l'évince, il peut demander compte de cette éviction. Tel est le principe dont nous avons déjà vu l'application (4) et dont l'article 121 est un nouvel exemple (5).

« Art. 122. — *Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait des immeubles et des meubles, ou plusieurs immeubles, les uns hypothéqués, les autres non hypothéqués, situés dans le*

(1) LAUR., t. XXXI, n° 545. — Voy. PAND. B., v° *Purge hypothécaire*, nos 975 et s., 1004 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 544 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 198; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Vente publique d'immeubles*, nos 2144 et s.; *Suppl. Id.*, nos 489 et s.

(2) Voy. premier volume, *Le Navire*, n° 288.

(3) Voy. PAND. B., v° *Purge hypothécaire*, nos 807 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 530 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 196; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Surenchère*, nos 298 et s.; *Suppl. Id.*, nos 184 et s.

(4) Cf. n° 622.

(5) Voy. PAND. B., v° *Purge hypothécaire*, nos 1035 et s. — LAUR., t. XXXI, n° 543; *Suppl.*, t. VIII, n° 197; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Vente publique d'immeubles*, nos 2160 et s.; *Suppl. Id.*, nos 184 et s.

même ou dans divers arrondissements de bureaux, aliénés pour un seul et même prix ou pour des prix distincts et séparés, soumis ou non à la même exploitation, le prix de chaque immeuble frappé d'inscriptions particulières et séparées sera déclaré dans la notification du nouveau propriétaire, par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

» Le créancier surenchérisseur ne pourra, en aucun cas, être contraint d'étendre sa soumission, ni sur le mobilier, ni sur d'autres immeubles que ceux qui sont hypothéqués à sa créance et situés dans le même arrondissement, sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses auteurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait soit de la division des objets de son acquisition, soit de celle des exploitations (1). »

625. — Ventilation en cas de pluralité de gages. — L'article 122 vise le cas de plusieurs immeubles hypothéqués également à divers créanciers, c'est-à-dire par application au domaine maritime, de plusieurs navires, ou d'immeubles et de navires. Il faut, dans ce cas, déterminer la valeur respective des divers gages, c'est-à-dire faire une ventilation. Cette ventilation peut être discutée par les intéressés. On procède alors à une expertise. Cette ventilation est nécessaire pour que les notifications et, par conséquent, la surenchère soient valables. L'absence de ventilation ou sa nullité peut être couverte par ceux qui pourraient s'en prévaloir.

626. — De la surenchère par faillite et en cas d'expropriation forcée. — Nous avons vu (2) qu'il y avait deux espèces de surenchère, celle sur aliénation volontaire et celle en cas de faillite. La nouvelle loi ne s'occupe que de celle-là, et passe la faillite sous silence. Il est impossible d'appliquer, aujourd'hui plus qu'auparavant, les articles 564 et 565 de la loi de 1851. En effet, les navires

(1) Voy. PAND. B., v^o *Purge hypothécaire*, n^{os} 274 et s. — LAUR., t. XXXI, n^{os} 563 et s., *Suppl.*, t. VIII, n^o 201 ; — DALLOZ, *Rép.*, vis *Ordre entre créanciers*, n^{os} 534 et s.; *Privilèges et hypothèques*, n^{os} 2120 et s.; *Surenchère*, n^{os} 39 et s.; *Suppl.*, vis *Ordre entre créanciers*, n^{os} 65 et s.; *Privilèges et hypothèques*, n^{os} 1336 et s.; *Surenchère*, n^{os} 38 et s. — PAND. FR., v^o *Privilèges et hypothèques*, n^{os} 12423 et s. — La ventilation est une condition essentielle de la validité des notifications. — Cass., 6 mars 1847, *Pas.*, p. 483.

(2) Cf. n^o 615.

demeurent des meubles et ces dispositions légales ne s'appliquent qu'aux immeubles seulement.

Cependant, ceux qui ont rédigé la nouvelle loi ont pensé aux faillites. En effet, dans l'exposé des motifs de la loi du 4 septembre 1908 (1), on introduisait la surenchère sur faillite en reproduisant l'article 565.

Mais la Commission s'est élevée contre cette extension de texte.

« Elle lui a reconnu le double inconvénient de constituer une entrave à la vente dont est libérée la vente forcée des immeubles et d'écarter, dans une mesure qu'il convient cependant ne pas exagérer, les amateurs qui redoutent de voir leur droit d'acquéreur en même temps que le sort du navire acheté tenus en suspens pendant quinze jours. La loi de 1854 sur l'expropriation forcée n'admet la surenchère ni pour les ventes sur saisie, ni même pour les ventes par voie parée, ni pour les ventes judiciaires qu'elle énumère. La Commission a donc été d'avis qu'il n'y avait pas lieu de l'admettre davantage pour les expropriations forcées des navires et des bateaux. Elle propose de renoncer à cette nouveauté. »

La Chambre a été de cet avis.

(1) Cf. n° 658.

CHAPITRE IV

De la publicité des documents hypothécaires et de la responsabilité des conservateurs.

ARTICLE 43 (nouveau) (1).

Le conservateur tient un registre de dépôts où sont constatées, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises des pièces qui lui sont présentées à fin d'immatriculation ou d'inscription.

Ce registre, ainsi que le registre matricule, sont exempts du timbre. Ils sont cotés et paraphés à

(1) *Texte flamand.* — ART. 43. De bewaarder houdt een register der overleggingen, waarin hij, bij volgnummers en naarmate zij wordt gedaan, vaststelt de overgave der stukken, welke hem ter teboekstelling of ter inschrijving worden aangeboden. Dit register alsmede het register van teboekstelling zijn vrij van zegel. Zij worden genummerd en gekortteekend op ieder blad, van het eerste tot het laatste, door een der rechters van de handelsrechtbank binnen welker gebied het kantoor der hypotheek is gevestigd. Het register der nederleggingen wordt dag voor dag afgesloten.

chaque feuillet par premier et dernier, par l'un des juges du tribunal de commerce dans le ressort duquel le bureau de la conservation est établi.

Le registre de dépôts est arrêté jour par jour.

627. — Des registres de dépôts. — « L'article 43, dit l'exposé des motifs (1), crée, pour la constatation des remises de pièces présentées en matière navale, un registre de dépôts particulier. La tenue d'un registre spécial aura pour effet de rendre complètement distinctes les formalités relatives à la publicité des droits réels sur les navires et celles relatives à la publicité des mêmes droits sur les immeubles. »

La Commission avait ici proposé qu'à côté du système nouveau de registre matricule tenu par nom de navire, on maintînt un registre au nom des propriétaires : « Sans ce registre, il deviendrait impossible, en bien des cas, notamment lorsqu'on ne connaît pas les noms des navires que possède un tiers, de savoir si ce tiers est propriétaire de navires et s'ils sont grevés de droits réels... Lorsqu'un navire passe aux mains d'un nouveau propriétaire et que celui-ci lui donne un autre nom, qui le saura... »

Le Ministre s'opposa à l'amendement, mais il s'engagea à donner satisfaction à ce vœu par voie administrative. C'est ce qui eut lieu par circulaire du 28 septembre 1908 (2).

ARTICLE 44 (nouveau) (3).

La tenue du registre matricule et la forme des inscriptions sont réglées par arrêté royal.

628. — De la tenue du registre. — Nous reproduisons ci-contre en note le texte de cet arrêté royal organique du

(1) Page 11.

(2) Cf. n° 628.

(3) *Texte flamand.* — ART. 44. Het houden van het register van teboekstelling en de vorm der inschrijvingen worden geregeld bij koninklijk besluit.

5 septembre 1908 (1), ainsi que la circulaire ministérielle qui l'accompagne, et en annexe, à la fin du volume, les modèles de registres.

(1) ART. 1^{er}. — Le registre matricule des navires et des bateaux est constitué par une série ininterrompue de comptes particuliers divisés en deux parties, dont l'une est affectée à l'immatriculation et l'autre aux inscriptions.

ART. 2. — Les formalités sont précédées dans chacune des parties d'un numéro d'ordre. Elles reproduisent la date de la remise des pièces ainsi que le numéro sous lequel cette remise est constatée au registre de dépôt. Elles sont écrites lisiblement, sans abréviation, blanc, lacune ni intervalle; elles énoncent en toutes lettres les sommes, les quantités et les dates. Toutefois, en ce qui concerne les dates, le jour et le millésime sont mentionnés en chiffres chaque fois qu'une colonne leur est réservée exclusivement. Le conservateur appose sa signature dans la dernière colonne utilisée, après avoir tracé, dans les autres, un trait à l'encre, soit sous la dernière ligne d'écriture, soit lorsque la colonne est restée en blanc, à hauteur du numéro d'ordre assigné à la formalité.

ART. 3. — Si un même acte donne lieu à inscription de différents chefs, chaque inscription est effectuée sous un numéro distinct.

ART. 4. — Lorsqu'une inscription a quelque rapport avec une inscription antérieure, il est établi une référence de l'une à l'autre par l'indication, dans l'inscription nouvelle du numéro d'ordre de l'inscription antérieure, et, en marge de l'inscription antérieure, du numéro d'ordre de l'inscription nouvelle.

ART. 5. — Aucune rectification par renvoi ne peut être apportée aux formalités après qu'elles ont été clôturées. Si une erreur est constatée ultérieurement, le conservateur peut la rectifier à la date courante par un article motivé. Dans ce cas, l'article de rectification est mentionné à sa date au registre de dépôt.

ART. 6. — Lorsque l'espace réservé à l'une ou à l'autre des parties d'un compte est complètement rempli, la suite des annotations est continuée au compte qui vient immédiatement après celui ouvert en dernier lieu. (*Mon.*, 25 sept.)

Circulaire du 28 septembre 1908. — Les instructions suivantes seront observées par le conservateur chargé du service de l'hypothèque maritime et fluviale.

§ 1^{er}. — Il est tenu par le conservateur, savoir :

1^o Un registre de dépôt des pièces présentées pour l'accomplissement des formalités hypothécaires (annexe n^o 1);

2^o Un registre matricule (annexe n^o 2);

3^o Une table alphabétique des navires et des bateaux (annexe n^o 3);

4^o Une table alphabétique des propriétaires de navires et de bateaux (annexe 4).

§ 2. — Le registre de dépôt est arrêté de la manière prescrite par les articles 2 et 3 de la circulaire du 22 septembre 1885, n^o 1071, sous la sanction prévue à l'article 4 de la même instruction.

§ 3. — Lorsqu'un acte donne lieu, de différents chefs, à une formalité hypothécaire, soit qu'il renferme plusieurs conventions sujettes à inscription, soit que la convention ait pour objet plusieurs bâtiments, le dépôt est effectué sous un seul numéro d'ordre, en autant de cases qu'il y a de formalités à accomplir.

§ 4. — Il est formé, pour chaque bâtiment immatriculé, un dossier spécial conte-

ARTICLE 45 (ancien art. 148) (1).

Le conservateur est tenu de délivrer à tout requérant copie ou extrait du registre matricule et des documents déposés dans ses archives et, le cas échéant, un certificat négatif.

Sont applicables les articles 126, 128, 129 et 130 de la loi du 16 décembre 1851.

629. — Des extraits et copies. — « L'article 45, dit l'exposé des motifs, correspond à l'article 127 de la loi hypothécaire. En

nant toutes les pièces relatives à ce bâtiment, retenues par le conservateur. Ce dossier est renfermé dans une enveloppe, sur laquelle les pièces sont analysées au fur et à mesure de leur classement. Au 31 décembre, toutes les fardes ouvertes au cours de l'année seront relevées globalement à l'inventaire du bureau.

§ 5. — Est applicable à la matière la loi du 4 juillet 1887 concernant la conservation des archives des bureaux d'hypothèque (circ. n° 1126). Le dépôt à effectuer par le conservateur en exécution de l'article 4 de cette loi comprend, le cas échéant, l'original sur papier libre visé sous le quatrième alinéa de l'article 35 du livre II du Code de commerce.

§ 6. — Il est donné avis par le conservateur au receveur du domicile, au moyen d'un renvoi n° 176bis, des inscriptions effectuées à la table alphabétique des propriétaires. L'annotation aux documents des créances garanties par une hypothèque maritime ou fluviale a lieu par les soins du receveur de l'enregistrement, suivant les règles applicables aux créances chirographaires.

La vérification du service de l'hypothèque maritime ou fluviale est limitée :

a) En ce qui concerne la tenue du registre matricule, à un vingtième des formalités mentionnées au registre de dépôt;

b) En ce qui concerne la perception des salaires et la tenue du registre n° 74bis, à une période de cinq jours par mois de gestion, sauf contrôle intégral des additions et des reports;

c) En ce qui concerne le contrôle de la perception effectuée sur les actes en brevet, à un vingtième des dits actes.

Les actes sous seing privé seront soumis intégralement au contrôle prévu par le § 14 de la circulaire n° 833.

(1) *Texte flamand.* — ART. 45. De bewaarder is gehouden aan ieder die het vraagt een afschrift of een uittreksel van het register van teboekstelling en van de in zijne archieven neergelegde stukken af te geven en, bij voorkomend geval, een negatief attest. Zijn van toepassing de artikelen 126, 128, 129 en 130 der wet van 16 December 1851.

vertu de ce texte tout requérant peut obtenir copie ou extrait du registre matricule constatant la situation hypothécaire du navire, ainsi que la copie des documents eux-mêmes déposés dans les archives du conservateur à fin d'immatriculation ou d'inscription. »

Nous reproduisons également les articles de la loi hypothécaire de 1851 qui sont incorporés dans la loi maritime.

Art. 126 de la loi de 1851 (2200, C. civ.) — « *Les conservateurs donneront au requérant, s'il le demande, une reconnaissance sur papier timbré de la remise des actes ou bordereaux destinés à être transcrits. Cette reconnaissance rappellera le numéro du registre sous lequel la remise aura été inscrite.*

» *Ils ne pourront opérer les transcriptions et inscriptions sur les registres à ce destinés qu'à la date et dans l'ordre des remises qui leur en auront été faites (1).* »

Art. 128 de la loi de 1851 (2197, C. civ.) — « *Ils sont responsables du préjudice résultant : 1° de l'omission, sur leurs registres, des transcriptions d'actes soumis à cette formalité et des inscriptions requises en leurs bureaux ; 2° du défaut de mention, dans leurs certificats, d'une ou de plusieurs des transcriptions ou inscriptions existantes, à moins que l'erreur ne provienne de désignations insuffisantes qui ne pourraient leur être imputées (2).* »

Art. 129 de la loi de 1851 (2198, C. civ.) — « *En cas de purge, l'immeuble à l'égard duquel le conservateur aurait omis dans ses certificats un ou plusieurs des droits hypothécaires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le débiteur à charge duquel les inscriptions ont été prises.*

» *Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile et de se faire*

(1) VOY. PAND. B., *vo Hypothèques (Conservateur des)*, nos 247 et s., 302 et s. — LAUR., t. XXXI, n° 581; Suppl., t. VIII, n° 203.

(2) VOY. PAND. B., *vis Bordereau d'inscription hypothécaire*, nos 43 et s.; *Hypothèques (Conservateur des)*, nos 839 et s., 854 et s., 893 et s., 908 et s., 926 et s., 953 et s., 969 et s., 1000 et s., 1449 et s., 1468 et s., 1482 et s., 1494 et s., 1507 et s., 1526 et s., 1726 et s.; *Radiation (en gén.)*, nos 78 et s. — LAUR., t. XXXI, nos 582 et s., 592 et s.; Suppl., t. VIII, nos 204 et s. — DALLOZ, Rép., *vo Privilèges et hypothèques*, nos 2960 et s.; Suppl., Id., nos 1779 et s. — La responsabilité des conservateurs est engagée par les erreurs et les lacunes des formalités qui leur sont imposées. — Cass., 4 mai 1820, l'as., p. 117.

colloquer suivant l'ordre qui leur appartient tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif (1). »

Art. 130 de la loi de 1851 (2199, C. civ.). — « Dans aucun cas, les conservateurs ne peuvent refuser, ni retarder les transcriptions ou inscriptions, ni la délivrance des certificats, sous peine des dommages et intérêts des parties; à l'effet de quoi procès-verbaux des refus ou retards seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ, soit par un juge de paix, soit par un huissier ou un notaire (2). »

630. — De l'acte de nationalité et de l'extrait d'immatriculation. — Dans toutes les législations, il existe une copie de l'immatriculation qui représente l'état du navire. Le capitaine l'a parmi ses papiers de bord, parce que, généralement, elle est rattachée à l'acte de nationalité, à la lettre de mer.

Il est très utile d'avoir ainsi, à bord, une pièce officielle qui donne un tableau fidèle du navire, tant au point de vue juridique qu'au point de vue technique. C'est dans la loi sur les lettres de mer que se trouve la véritable place de ce document. La loi belge de 1903 n'en fait pas mention.

La Commission avait tenté de combler cette lacune et elle avait proposé la disposition suivante :

« Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le capitaine d'un navire belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce navire, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé.

» Les propriétaires des navires sont tenus de requérir immédiate-

(1) Voy. PAND. B., vis *Hypothèques (Conservateur des)*, nos 928 et s., 955 et s.; *Ordre amiable*, nos 50 et s. — LAUR., t. XXXI, n° 600; *Suppl.*, t. VIII, n° 208. — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 2089 et s., 2979 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 1318, 1787. — PAND. FR., v° *Conservateur des hypothèques*, n° 706.

(2) Voy. PAND. B., vis *Hypothèques (Conservateur des)*, nos 235 et s., 736 et s., 876 et s., 1643 et s., 1653 et s., 1662 et s.; *Radiation (en gén.)*, nos 359 et s., 364 et s.; *Radiation forcée*, n° 819. — LAUR., t. XXXI, n° 578 et s.; *Suppl.*, t. VIII, n° 203; — DALLOZ, *Rép.*, v° *Privilèges et hypothèques*, nos 1462 et s., 2938 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 1775 et s. — Le conservateur, lorsqu'il est requis d'opérer une inscription ou son renouvellement, ne peut refuser de déférer aux réquisitions faites conformément à la loi; aucune loi ne défend de requérir le renouvellement d'une inscription radiée. Ce droit peut résulter d'un acte ou d'un jugement postérieur à la radiation. — Cass., 17 juin 1886, *Pas.*, p. 259.

ment, sur l'acte de nationalité, mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description prévue aux articles 4, 5 et 6 ci-dessus et dans les inscriptions prévues aux articles 10 et 11 ci-après.

» Si, par 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.

» Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions sont déterminées par arrêté royal et entraînent l'application de la loi du 6 mars 1818. »

Elle justifiait cette proposition par les considérations que voici :

« L'immeuble demeure. Le navire se déplace. Si l'on veut connaître les charges qui grèvent un immeuble, on n'a qu'à se rendre au bureau des hypothèques voisin. Il n'en est pas de même pour le navire. S'il est dans un port autre que celui où s'est faite l'immatriculation, et surtout s'il a traversé les mers, il sera malaisé de se renseigner. N'y aura-t-il pas avantage alors à prolonger le bureau des hypothèques à bord du navire? On le fera en créant l'acte de nationalité. Ne sera-ce pas l'intérêt du capitaine lui-même de pouvoir exhiber cet acte, qui sera la copie de l'état matricule du navire, et qui permettra au tiers de retrouver à bord même du bâtiment la preuve de son identité et de sa solvabilité. »

Le gouvernement ne suivit pas la section centrale. A la Chambre le Ministre de la justice a dit :

« Nous n'admettons pas cette disposition, non pas que nous n'admettions pas la chose; au contraire, nous l'admettons, mais nous ne voulons pas imposer l'emploi de ce qui n'est qu'une facilité donnée au crédit maritime. Il est vrai que notre projet ne parle pas d'acte de nationalité, ce qui est un terme impropre. L'acte de nationalité, en effet, c'est la lettre de mer. L'extrait du registre matricule est un titre de crédit. Or, ce titre le projet l'accorde aux intéressés dans l'article 45 où il est dit : « Le conservateur est tenu de délivrer à tout requérant » copie ou extrait du registre matricule et des documents déposés dans » ses archives et, le cas échéant, un certificat négatif. »

» L'exposé des motifs justifiait cette proposition par l'utilité qu'il

y a pour le propriétaire du navire de munir le capitaine au moment du départ d'une copie mise à jour du registre matricule. Nous n'établissons pas d'obligation pour le capitaine d'avoir cette pièce à son bord, ni d'obligation pour le propriétaire de la lui donner, car il ne s'agit, en somme, que d'un titre de crédit. »

Ainsi l'extrait du registre est facultatif, comme l'inscription même du navire.

CHAPITRE V

Des saisies maritimes et de l'exécution forcée.

§ 1^{er}. — DE LA SAISIE CONSERVATOIRE.

ARTICLE PREMIER (1).

Dans les cas qui requièrent célérité, le président du tribunal de première instance peut permettre de saisir conservatoirement les navires et les bateaux qui se trouvent dans le ressort du tribunal.

L'autorisation est accordée par le président du tribunal de commerce si la contestation a pour objet un acte commercial à l'égard du défendeur.

(1) *Texte flamand.* — ART. ÉÉN. In spoedeischede gevallen kan de voorzitter der rechtbank van eersten aanleg machtiging verleenen tot conservatoir beslag op de zee- en de binnenschepen die zich binnen het gebied der rechtbank bevinden. De machtiging wordt door den voorzitter der handelsrechtbank verleend, indien het geschil loopt over eene daad die, ten opzichte van den verweerder, eene daad van koophandel is.

De voorzitter kan, naar vereisch van zaken, den aanlegger verplichten borgtocht te stellen of van genoegzame gegoedheid te doen blijken. Zijn bevelschrift is bij voorraad uitvoerbaar.

Ingeval van geschil, voorzien partijen zich in kortgeding.

Le président peut, suivant l'exigence des cas, assujettir le demandeur à donner caution ou à justifier de solvabilité suffisante. Son ordonnance est exécutoire par provision.

En cas de contestation, les parties se pourvoient en référé.

631. — Remarque. — Nous avons, dans notre premier volume, réuni, pour la première fois, en un seul exposé toutes les questions relatives aux saisies de navires. À cette occasion, nous exprimions l'espoir que ces problèmes fussent coordonnés en une loi unique, indispensable au point de vue du crédit réel maritime comme au point de vue des intérêts généraux de la navigation. La loi de 1908 accomplit ce vœu et je suis heureux d'avoir, pour ma part, contribué ainsi à sa préparation.

En ce qui concerne la loi belge, notre premier volume subit, de ce chef, quelques modifications que nous signalerons chaque fois.

« Toute la matière de l'expropriation forcée des navires et des bateaux, dit l'exposé des motifs, demande à être réglée par un ensemble de dispositions nettes et précises, en rapport avec le régime nouveau auquel vont être soumis nos bâtiments maritimes et fluviaux. C'est l'objet du projet de loi qui traite successivement de la saisie-exécution, de la voie parée, de la surenchère sur aliénation volontaire et de l'ordre. »

632. — Extension aux créances civiles. — La saisie conservatoire n'était possible que pour garantir des créances commerciales, ou contre un débiteur commerçant (1). La loi actuelle l'étend à toutes les créances, aussi bien civiles que commerciales.

(1) Cf. premier volume, *Le Navire*, no 438.

« Actuellement, dit l'exposé des motifs, la saisie conservatoire des navires et des bateaux suppose l'existence d'une dette commerciale.

» Il importe, en généralisant le texte de l'article 417 du Code de procédure civile, d'étendre à toutes les créances, quelle qu'en soit la nature, une garantie qui est aujourd'hui l'apanage exclusif de certaines d'entre elles. C'est ce que réalise l'article 1^{er}. »

633. — La saisie accessoire de la créance. — Nous avons, dans notre premier volume (1), défendu la thèse nouvelle que la saisie était l'accessoire de la créance qu'elle visait à couvrir, ce qui amenait la compétence consulaire en matière de saisie pour les créances commerciales.

La loi nouvelle a consacré ce point de vue. Le projet du gouvernement considérait la saisie comme un jugement et lui assignait un caractère purement civil. Le Parlement a été d'un autre avis. Mais cette question est intimement liée à la question de compétence que nous traitons ci-après.

634. — Compétence respective des présidents de tribunal civil et de commerce. — L'extension aux créances civiles de la saisie conservatoire des navires a fait surgir une question de compétence. Le projet du gouvernement investissait le président du tribunal civil de la plénitude de juridiction.

« Le projet de loi, dit le rapport de la Commission, attribue exclusivement au président du tribunal civil compétence pour autoriser la saisie conservatoire. C'est une dérogation à la loi actuelle, qui, par l'article 417 du Code de procédure civile, attribue, pour les créances de nature commerciale, les seules pour lesquelles existe aujourd'hui la saisie conservatoire, compétence au président du tribunal de commerce. »

L'exposé des motifs essayait de justifier cette dérogation en ces termes :

« La saisie constitue une voie d'exécution purement civile. Elle est mise dans les attributions du président du tribunal de première instance, indépendamment du caractère civil et commercial de la créance, qu'il s'agisse d'une saisie conservatoire, préliminaire de la procédure d'expropriation, ou des voies d'exécution proprement dites. »

(1) Cf. n^o 443.

Ces raisons n'ont pas convaincu la Commission. Elles lui ont paru insuffisantes pour innover. La Commission est d'avis qu'il y a lieu de maintenir l'attribution de compétence au président du tribunal de commerce, pour les créances de caractère commercial. Il y a lieu, d'autre part, de n'attribuer de compétence au président du tribunal civil que pour autoriser les saisies conservatoires basées sur un titre de nature civile. Ces règles sont conformes au droit commun. Elles respectent l'article 417 du Code de procédure dont l'application a passé dans les mœurs. Elles répondent aux motifs mêmes invoqués par l'exposé des motifs. Celui-ci, en effet, fait très sagement la distinction entre la saisie « préliminaire de la procédure d'expropriation », simple mesure de conservation, et la saisie-exécution. Aux termes de l'article 442 du Code de procédure civile et de l'article 14 de la loi du 25 mars 1876 sur la compétence, « les tribunaux de commerce ne connaîtront point de l'exécution de leurs jugements ». S'il s'agissait donc d'attribuer compétence pour un acte relatif à un acte d'exécution, il n'est pas douteux qu'il y aurait lieu de rendre le juge civil seul compétent. Mais la saisie conservatoire, loin d'être une voie d'exécution, n'est qu'un acte préparatoire à l'exécution, une mesure conservatoire que les auteurs appellent une saisie de précaution, par opposition aux actes d'exécution proprement dits. Il n'y a donc pas lieu de la considérer, ainsi que le fait l'exposé des motifs, comme « une voie d'exécution purement civile ».

Ce conflit se dénoua par une transaction. La plénitude de juridiction étant conservée au président civil, le président consulaire connaît des saisies afférentes aux seules dettes commerciales. La loi s'attache à l'objet de la contestation pour en déterminer la commercialité.

Le président du tribunal de commerce est compétent si cet objet est un acte commercial et s'il a ce caractère pour le défendeur à la saisie. On eût pu se borner à dire que la dette devait ressortir à la compétence consulaire. Dans tous les cas douteux, le président civil est compétent (1).

635. — L'ordonnance est susceptible de recours.
— La jurisprudence et la doctrine en droit belge et français étaient d'avis que l'ordonnance était un acte de juri-

(1) Rapport de la Commission. — Cf. aussi *Ann. parl.*, p. 433 et 545.

diction gracieuse sans recours (1). La nouvelle loi modifie profondément ce principe, en admettant le recours devant le président lui-même, statuant par voie de référé.

636. — Travaux préparatoires. — La Commission avait proposé le même système que le nôtre (2). Elle renvoyait tous les recours devant le tribunal de commerce, notamment la procédure en validation de la saisie conservatoire. Le gouvernement, par contre, estimait que « la saisie conservatoire effectuée à la suite de la permission du juge n'est pas soumise à une procédure en validation. Pour parvenir à la vente, le créancier peut, s'il a un titre exécutoire, pratiquer directement une saisie-exécution. Si ce titre lui fait défaut, il doit poursuivre le fond de l'affaire devant le magistrat compétent. Une fois en possession du jugement, il pourra procéder aux voies d'exécution. »

La question donna lieu à une assez vive discussion (3). M. Renkin déclara : « Quelle que soit la nature de la contestation, les parties peuvent en saisir le juge ; celui-ci a le pouvoir le plus absolu. Il peut retirer, modifier son ordonnance, en maintenir les conditions. La procédure est contentieuse et soumise aux règles générales en ce qui concerne les voies de recours ».

C'est donc le président en référé qui statue sur sa propre ordonnance gracieusement rendue. La mainlevée de la saisie relève de sa seule compétence à l'exclusion des tribunaux civils ou consulaires.

Quant à l'action en validité, elle est supprimée. La loi consacre l'usage en vigueur par lequel le créancier assignait au principal afin de convertir la saisie conservatoire en saisie-exécution (4).

On a fait remarquer que cette innovation était contraire au principe que le président ne peut rétracter une ordonnance gracieuse. On a répondu que ce n'était pas une ordonnance gracieuse, mais un acte provisoire et conditionnel. Le fait est que le droit de rétractation est expressément consacré par le texte et avec le sens le plus large (5).

(1) Voy. premier volume, *Le Navire*, n° 441.

(2) Voy. premier volume, *Le Navire*, nos 442 et s. — Cf. Rapport de la Commission, § 2.

(3) *Ann. parl.*, Ch., p. 431 et s.

(4) Rapport de la Commission, § 2 ; *Ann. parl.*, Ch., p. 432 et 437.

(5) *Idem*, p. 437.

637. — **Du recours contre le référé.** — La voie de l'appel est assurément ouverte. Mais quel tribunal connaîtra de l'exécution de l'ordonnance de référé? Quand on gardait à l'ordonnance son caractère gracieux, on pouvait soutenir que les difficultés sur son exécution revenaient aux tribunaux de commerce (1). Mais la loi nouvelle en a fait un jugement et en a donc rejeté la connaissance aux tribunaux civils. Cette conséquence est regrettable. Comme l'a dit M. Segers (2), la saisie conservatoire n'est qu'une saisie de précaution qui n'a pas de caractère civil; ce qui l'atteste, c'est que le plus souvent, au lieu de contester l'exécution de l'ordonnance, on se pourvoira au tribunal de commerce par la voie principale d'une assignation au fond.

Quant à l'action en dommages-intérêts pour saisie vexatoire, nous renvoyons à notre premier volume (3).

Peut-on se pourvoir en cassation? En matière de référé, les décisions sont provisoires et échappent généralement à la cassation, sauf les questions de compétence (4). Mais l'ordonnance de rétractation est-elle une décision provisoire? L'intention de la Chambre semble bien avoir été d'investir le président du droit de statuer définitivement, au lieu et place du tribunal (5). Ces ordonnances seront donc susceptibles de cassation.

ARTICLE 2 (6).

L'exploit de saisie contient, outre les formalités ordinaires :

1° Copie de l'ordonnance en suite de laquelle il est fait;

2° La description du bâtiment saisi;

(1) Cf. premier volume, *Le Navire*, n° 442. — (2) *Ann. parl.*, Ch., p. 436.

(3) Cf. n° 444. — (4) *Voy. PAND. B.*, v° *Cassation (en gén.)*, n° 71.

(5) *Ann. parl.*, Ch., p. 432 et 437.

(6) *Texte flamand.* — ART. 2. Het exploit van beslaglegging behelst, buiten de gewone formaliteiten :

1° Een afschrift van het bevel krachtens hetwelk 't exploit wordt gedaan;

2° De beschrijving van het in beslag genomen vaartuig;

3° Keuze van domicilie in de plaats waar de voorzitter, die het bevel verleende, zitting heeft.

Een bewaarder wordt aangesteld.

3° Election de domicile dans le lieu où siège le président qui a rendu l'ordonnance.

Il est établi un gardien.

ARTICLE 3 (1).

Copie de l'exploit de saisie est laissée sur-le-champ au capitaine ou, à son défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment.

Notification de l'exploit est donnée au commissaire maritime ou, à son défaut, au capitaine du port avec sommation de retenir le bâtiment saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'un commissaire maritime ou d'une capitainerie de port, cette notification peut être faite aux éclusiers qui se trouvent en aval ou en amont du lieu où séjourne le bâtiment.

Si la notification est, en outre, faite à l'administration du pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

(1) *Texte flamand.* — ART. 3. Een afschrift van het exploit van inbeslagneming wordt dadelijk gelaten aan den kapitein of, bij ontstentenis van dezen, aan hem die met de bewaring van het vaartuig is belast.

Van het exploit wordt aan den zeecommissaris of, bij ontstentenis van dezen, aan den havenmeester beteekening gedaan, met aanmaning het vertrek van het in beslag genomen vaartuig te beletten.

Voor kanalen of van sluizen voorziene rivieren, die niet tot het gebied van een zeecommissaris of van een havenmeesterdienst behooren, kan die beteekening worden gedaan aan de sluismeesters, zich bevindende stroomafwaarts of stroomopwaarts van de plaats waar het vaartuig liggende is.

Indien de beteekening bovendien wordt gedaan aan het loodswezen, geldt zij als verbod om een loods uit te sturen.

ARTICLE 4 (1).

L'exploit est inscrit, dans le délai de dix jours, au registre d'immatriculation tenu au bureau de la conservation des hypothèques.

L'inscription ne vaut que pendant deux années, sauf renouvellement avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 5 (2).

L'inscription est faite sur la présentation au conservateur de l'exploit de saisie et d'une copie certifiée, exempte du timbre.

A défaut d'immatriculation du bâtiment saisi, le conservateur se borne à constater la remise des dites pièces au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

L'inscription est renouvelée sur la présentation

(1) *Texte flamand.* — ART. 4. Het exploit wordt, binnen den termijn van tien dagen, ingeschreven in het register van teboekstelling, ten kantore der hypotheekbewaring gehouden.

De inschrijving is slechts geldig gedurende twee jaren, behoudens vernieuwing vóór den afloop van dezen termijn.

(2) *Texte flamand.* — ART. 5. De inschrijving geschiedt op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van het exploit van inbeslagneming en van een gewaarmerkt afschrift, vrij van zegel.

Is het in beslag genomen vaarttuig niet teboekgesteld, dan bepaalt zich de bewaarder erbij van de overlegging der bedoelde stukken aantekening te doen in het register voor nederleggingen, behoudens de inschrijving te doen, indien de teboekstelling later gevorderd wordt.

De inschrijving wordt vernieuwd op overlegging, bij den hypotheekbewaarder, van een verzoekschrift in tweevoud, bevattende de nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving.

au conservateur des hypothèques d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler.

ARTICLE 6 (1).

Lorsqu'une saisie a déjà été présentée et inscrite, le conservateur mentionne toute nouvelle saisie au registre matricule. Il énonce dans la relation de l'inscription la date de la première saisie, les noms, domiciles et professions du saisissant et du saisi, le nom de l'avoué du saisissant, s'il y a lieu, et la date de la première inscription.

638. — Procédure. — « Les articles 2 et 3, dit l'exposé des motifs, organisent les formalités de la saisie. Celle-ci s'étend par elle-même à tous les accessoires du bâtiment. Mais il appartient au saisissant qui veut se garantir contre tout détournement, de spécifier dans la description faite dans l'exploit de saisie, les chaloupes, agrès, ustensiles, provisions, etc., qui se trouvent à bord. »

Le mécanisme de cette procédure est conforme à la pratique existante. Par requête, le saisissant s'adresse au président compétent. Celui-ci l'appointe (2), par une ordonnance. L'exploit de saisie en contient copie, avec description du bâtiment saisi, élection de domicile, et constitution de gardien. L'exploit est laissé en copie au capitaine et, à son défaut, à celui qui garde le navire, et notification en est donnée au commissaire maritime ou, à son défaut, au capitaine du port ou aux éclusiers avec réquisition de mise à la chaîne. Elle peut être faite au pilotage qui refusera pilote au navire. Dans les dix

(1) *Texte flamand.* — ART. 6. Is reeds een beslag aangeboden en ingeschreven, dan vermeldt de bewaarder elk nieuw beslag in het inschrijfregister. Hij vermeldt in het relaas der inschrijving den dag van het eerste beslag, de namen, de woonplaats en het beroep van den beslaglegger en van den beslagene, den naam van den pleitbezorger van den beslaglegger, zoo er grond voor is, en den dag der eerste inschrijving.

(2) Cf. formule, *Le Navire*, p. 331.

jours, l'exploit sera inscrit à la conservation des hypothèques sur le registre des navires, moyennant quoi l'inscription vaut vis-à-vis des tiers durant deux années, sauf renouvellement.

« Dans l'intérêt du crédit, dit l'exposé des motifs, cet effet est limité à deux ans. Il s'ensuit que, si un bâtiment non immatriculé au moment de la saisie vient à l'être postérieurement à l'expiration du délai de deux ans qui suit la mention des pièces au registre des dépôts, l'inscription de la saisie ne pourra plus être reportée au registre matricule. »

» La saisie conservatoire, tout comme la saisie-exécution, frappe le bâtiment d'indisponibilité. Il est, dès lors, nécessaire d'en informer les tiers qui pourraient contracter avec le propriétaire. Les articles 4 et 5 prescrivent la mention de l'exploit de saisie au registre matricule tenu à la conservation des hypothèques. L'article 9 de la loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure ainsi que la loi hypothécaire du 16 décembre 1851 ordonnent, de même, l'inscription des demandes en résolution, en révocation ou en annulation de conventions soumises à la publicité. »

Le projet de loi proposait que le nouveau saisissant reprenne par simple notification la suite de la procédure de la saisie antérieure. Cette simple intervention eût amené une substitution d'action. Ce système a été abandonné au second vote. Le principe est donc le suivant : Chacun a le droit de saisir, mais il saisit pour son compte. Nous ajouterons : Il saisit à sa date. Les observations de M. Franck à la Chambre nous paraissent pleines de justesse (1). Chacun doit faire valoir ses droits et bénéficier de ses propres diligences.

Il est contraire au but de la loi qu'une négligence du débiteur qui a omis de faire biffer l'inscription après avoir payé ait pour effet de reporter la nouvelle saisie à une date antérieure à la naissance de la dette qu'elle couvre.

L'inscription de la saisie est facultative. Elle n'est pas prescrite à peine de nullité (2).

(1) *Ann. parl.*, p. 547.

(2) *Id.*, p. 447.

ARTICLE 7 (1).

A compter du jour de l'inscription de la saisie, le propriétaire ne peut plus aliéner, ni hypothéquer le bâtiment saisi, à peine de nullité et sans qu'il soit besoin de la faire prononcer.

639. — Défense de disposer du bâtiment. — L'inscription de la saisie a pour effet de paralyser l'exercice du droit de propriété, en certaines de ses parties essentielles. L'exercice de ce droit ne subsiste qu'en ce qu'il a de conservatoire : actions possessoires, interruption de prescription. Le propriétaire détient, en effet, pour autrui comme pour lui-même. Il est gérant en ce qui concerne les droits du saisissant, comme il est, en ce qui le concerne, titulaire de sa propriété. Vis-à-vis des tiers toute aliénation est soumise à condition (2).

L'expression « à compter du jour de l'inscription » ne paraît pas répondre à l'esprit de la loi. La computation par jour a, en effet, été remplacée par la computation par ordre d'inscription (3).

La nullité de l'acte de disposition du propriétaire n'est pas d'ordre public (4).

« Cette disposition, dit la Commission, qui défend au propriétaire, à compter du jour de l'inscription de la saisie, d'aliéner ou d'hypothéquer, à peine de nullité, le bâtiment, est proposée tant dans l'intérêt du saisi que dans l'intérêt du saisissant ; elle aura le plus souvent pour conséquence qu'en fait on permettra au batelier de continuer à naviguer, malgré la saisie du bateau. »

(1) *Texte flamand.* — ART. 7. Te rekenen van den dag der inschrijving van het beslag, kan de eigenaar het in beslag genomen vaartuig niet meer vervreemden of hypothekeeren, op straffe van nietigheid en zonder dat het noodig zij deze te doen uitspreken.

(2) Cass., 23 déc. 1880, *Pas.*, 1881, I, 29. — REMY, *Vente par expropriation*, p. 30.

(3) Cf. n° 581.

(4) MATON, *Rev. prat.*, 1885, p. 600.

ARTICLE 8 (1).

Néanmoins, l'aliénation ainsi faite aura son exécution si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur consigne les deniers suffisants pour acquitter, en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers inscrits, ainsi qu'aux saisissants qui ont fait inscrire leur saisie.

Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers inscrits lors de l'aliénation.

640. — **Consignation des deniers.** — Si l'acquéreur, avant l'adjudication, consigne de quoi payer les créanciers et saisissants inscrits, l'aliénation suivra son cours. Elle sera réglée, pour les créanciers inscrits, par les articles 38 et suivants de la loi maritime (2). Quant aux saisissants, ils donneront quittance et mainlevée de leur saisie, dont la radiation sera poursuivie par l'intéressé. La loi sur l'expropriation forcée veut que cette consignation se fasse à la Caisse des consignations. C'est la voie régulière. Mais elle nous semble inutile, la nullité ne pouvant être invoquée que par le saisissant qui, en donnant mainlevée, s'est forclo de droit d'agir. En cas d'emprunt des deniers consignés, les prêteurs n'ont d'hypothèque qu'après les créanciers inscrits déjà. Cela va de soi.

La consignation doit couvrir en « principal et accessoires » les sommes dues.

(1) *Texte flamand.* — ART. 8. Echter bekomt de aldus gedane vervreemding hare uitvoering, indien de verkrijger, vóór den dag gesteld voor de toewijzing, genoegzame penningen onder recht legt tot kwijting, in hoofdsom en toebehooren, van de eischbare gelden verschuldigd aan de ingeschreven schuldeischers, alsook aan de beslagleggers die hunne inbeslagneming deden inschrijven.

Indien de aldus gestorte penningen ontleend zijn, hebben de uitleeners slechts hypotheek na de schuldeischers, die op het oogenblik der vervreemding waren ingeschreven.

(2) Cf. nos 611 et s.

Il faut entendre par « accessoire » les intérêts et les frais comme cela s'entend dans la loi sur la saisie immobilière. L'acheteur doit consigner des deniers suffisants au regard des créanciers.

Si l'on n'est pas d'accord sur ce point, c'est le juge qui pourra être saisi et il décidera.

En ce qui concerne les frais, on peut ne consigner qu'une somme provisionnelle, suffisante sur estimation.

ARTICLE 9 (1).

A défaut de consignation avant le jour fixé pour l'adjudication, il ne peut être accordé, sous aucun prétexte, de délai pour l'effectuer, ni être sursis à l'adjudication.

641. — Délai et sursis. — A première vue, l'hypothèse de notre article est obscure. On n'imagine pas d'adjudication en matière de saisie conservatoire. M. Mechelynck l'a expliqué en disant : « Il y a une différence entre les deux parties du paragraphe. L'adjudication pourrait être en cours, et on pourrait remettre à un second jour la séance d'adjudication. » Telle est la portée de ce paragraphe. Le délai pour procéder à l'adjudication est accordé par le magistrat : la remise de l'adjudication est le fait de l'officier ministériel (2).

ARTICLE 10 (3).

Les demandes en radiation des inscriptions sont régies par les articles 94 et 95 de la loi du 16 décembre 1851.

(1) *Texte flamand.* — ART. 9. Bij gebrek aan consignatie vóór den dag gesteld voor de toewijzing, kan onder geen voorwendsel uitstel worden verleend om die te doen, of de toewijzing geschorst worden.

(2) Cf. REMY, op. cité, p. 64. — *Ann. parl.*, p. 548.

(3) *Texte flamand.* — ART. 10. Op de eischen tot doorhaling van de inschrijvingen zijn van toepassing de artikelen 94 en 95 der wet van 16 December 1851.

642. — Radiation et réduction. — Il appartiendra au conservateur d'estimer si sa responsabilité est à couvert du fait des titres produits pour mainlevée. S'il refuse, jugement pourra être pris contre lui. Nous avons examiné ailleurs les articles 94 et 95 (1).

§ 2. — DE LA SAISIE-EXÉCUTION.

643. — De la saisie-exécution. — Travaux préparatoires. — « Les dispositions qui régissent la saisie-exécution des navires et des bateaux, dit l'exposé des motifs, doivent faire l'objet d'une refonte radicale. »

La réforme à accomplir eût pu consister, comme l'a fait la loi allemande du 24 mars 1897, à rendre applicables à l'expropriation forcée des navires et des bateaux les règles auxquelles est soumise l'expropriation des immeubles. Le gouvernement n'a pas suivi cet exemple. Il a pensé que le crédit maritime et fluvial, l'intérêt du débiteur comme celui des créanciers, commandaient, pour l'expropriation des navires et des bateaux, des prescriptions moins compliquées que celles de la loi du 15 août 1854 et qu'il importait d'édicter des règles qui, tout en sauvegardant les droits du débiteur et des tiers, permettent une réalisation rapide et peu onéreuse des bâtiments saisis. L'expérience démontre que l'exagération des formalités, loin de favoriser le débiteur, tourne à son désavantage. Non seulement elle rend le crédit plus difficile, mais elle entraîne des frais considérables qui grèvent lourdement la liquidation des propriétés de minime valeur.

« Le double mérite du projet de loi, dit la Commission, est d'unifier les dispositions qui régleront à l'avenir la saisie et la vente des navires et des bateaux et de moderniser la procédure. »

A cet égard, le projet ne se borne pas — ce qui déjà eût constitué un progrès sensible — à substituer aux règles anciennes les dispositions de la loi du 15 août 1854, qui régit l'expropriation forcée des immeubles. Il simplifie encore ces formalités et réalise ainsi, dans une mesure plus large, justifiée par les exigences du crédit maritime, le double but poursuivi par le législateur de 1854 et que rappelle à diverses reprises le rapporteur de la loi, M. Lelièvre : la célérité et

(1) Cf. n° 609. — Art. 36 de la loi maritime.

l'économie. Le projet réalise ce double progrès sans léser les intérêts légitimes du débiteur et des tiers. L'exploit de saisie est inscrit au registre d'immatriculation (art. 13). Les tiers créanciers inscrits et le débiteur sont sommés, quinze jours avant la vente, de prendre connaissance du cahier des charges et d'assister à l'adjudication, si bon leur semble (art. 15). Le cahier des charges est dressé par l'officier ministériel que désigne le président, en même temps que celui-ci indique le lieu où il sera procédé à la vente et qu'il réglemente la publicité (art. 14). En cas de contestation, l'officier ministériel renvoie les parties en référé (art. 15).

Le texte arrêté est une conciliation entre le Code de procédure civile (1), la loi sur l'expropriation forcée (2), et les articles 197 à 215 du Code de commerce français de 1808.

Ces articles formaient le titre II, livre II de ce Code et s'intitulaient : *De la saisie et de la vente des navires*. Ils demeurent en vigueur en France. Notre commentaire de la première partie de cet ouvrage (3) demeure donc applicable au droit français, et, pour le droit belge, doit être complété par les observations qui suivent.

« Les articles 8, 9, 10, 11, 12 et 13, dit l'exposé des motifs, n'appellent point d'observations. Ils se bornent à prescrire l'obligation d'un commandement préalable à la saisie, à en régler la forme, à déterminer les personnes auxquelles il doit être fait, à fixer la durée de sa validité, le délai qui doit s'écouler avant l'accomplissement des mesures d'exécution, les formes de la saisie et la publicité à laquelle elle doit être soumise. »

ARTICLE 11 (4).

La saisie est précédée d'un commandement de payer.

Ce commandement contient :

1° Indication du titre en vertu duquel il est fait

(1) Art. 835 et s. — (2) Art. 14 et s.

(3) *Le Navire*, nos 454 et s.

(4) *Texte flamand.* — ART. 11. Het beslag wordt voorafgegaan door een bevel van betaling. Dat bevel behelst :

1° De opgave van den titel uit kracht van welken het gedaan wordt, en een

et copie entière de ce titre, s'il n'a déjà été notifié;

2° La date des jour, mois et an;

3° Les nom, profession et domicile du pour-suisant;

4° Election de domicile dans le lieu où siège le président qui devra connaître de la saisie.

Toute signification, même d'offres réelles, est valablement faite à ce domicile;

5° Les nom, domicile et immatricule de l'huissier;

6° Les nom et demeure du débiteur;

7° Indication de la somme due et mention que, faute de paiement, il sera procédé à la saisie de tel navire ou bateau.

Le bâtiment est désigné par son nom, son espèce, son tonnage et son mode de puissance motrice;

8° Mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est laissée.

volledig afschrift van dezen titel, indien hij nog niet beteekend is geworden;

2° De opgave van dag, maand en jaar;

3° Den naam, het beroep en de woonplaats van de vervolgende partij;

4° Keuze van domicilie in de plaats waar de voorzitter, die van het beslag kennis moet nemen, zitting heeft.

Elke beteekening, zelfs van zakelijke aanbiedingen, wordt geldig gedaan aan die woonplaats;

5° Den naam, de woonplaats en de immatricule van den deurwaarder;

6° Den naam en de woonplaats van den schuldenaar;

7° De opgave van het verschuldigde bedrag en de vermelding dat, bij gebreke van betaling, zal worden overgegaan tot het inbeslagnemen van een bepaald zee- of binnenschip.

Het vaartuig wordt aangeduid met zijn naam, zijne soort, zijne tonnemaat en den aard zijner beweegkracht;

8° De vermelding van den persoon, aan wien afschrift van het exploit gelaten wordt.

644. — Du commandement. — C'est un acte de sommation, fait par huissier, enjoignant à une personne d'exécuter le contenu d'un titre revêtu de la formule exécutoire. Il est dit « spécial » quand il indique et précède une voie d'exécution déterminée (1). C'est une menace.

Cet acte doit comprendre :

1° L'indication du titre en vertu duquel il est fait et copie entière de ce titre, s'il n'a été notifié. Il faut entendre par titre, l'acte ou l'instrument qui donne sa forme au droit du saisissant (2). Si c'est un jugement, ce sera l'expédition signifiée;

2° La date des jour, mois et an ou leurs équipollents, comme tout exploit d'ajournement (3);

3° Les nom, profession et domicile du poursuivant, avec l'indication de ses représentants légaux, si c'est un incapable ou une personne civile, notamment les membres du conseil d'administration, si c'est une société anonyme;

4° Une élection de domicile dans le lieu où siège le président qui devra connaître de la saisie. Des offres réelles peuvent y être valablement faites (4);

5° Les nom, domicile et immatricule de l'huissier;

6° Les nom et demeure du débiteur;

7° L'indication de la somme due et mention que, faute de paiement, il sera procédé à la saisie de tel navire ou bateau, désigné par nom, espèce, tonnage, et mode de puissance motrice;

8° Mention de la remise à personne. Le « parlant à » est essentiel.

645. — Travaux préparatoires. — « L'amendement du gouvernement, disait le Ministre de la justice, consiste à supprimer les mots « d'opposition au commandement ». Ces mots ont été repris de la loi du 15 août 1854, mais en réalité on ne conçoit pas semblable opposition. Comme l'a fait remarquer la Cour de Paris dans son arrêt du 9 décembre 1848, on s'oppose à des actes d'exécution, on demande la nullité de poursuites commencées, mais on ne s'oppose pas au commandement qui n'est qu'un avertissement, on ne demande pas la nullité de poursuites qui ne font que se préparer (5). »

(1) Cass., 16 févr. 1849, *Pas.*, I, 158. — (2) MARCOTY, t. 1er, n° 157.

(3) Art. 61, Code proc. civ. — MARCOTY, t. 1er, n° 155.

(4) MARCOTY, t. II, n° 157.

(5) *Ann. parl.*, Ch., p. 443. — MARCOTY, t. 1er, n° 152.

646. — **Portée des dispositions.** — Elle demeure la même que sous la loi antérieure. Nous renvoyons donc à notre première partie (1).

647. — **Ancien droit belge.** — Nous renvoyons également à ce que nous avons dit alors (2).

648. — **Qui peut procéder à la saisie?** — Tout créancier muni d'un titre exécutoire (3).

639. — **Quels bâtiments peuvent être saisis?** — Tous bâtiments de mer. Sur ces points nous nous en tenons à ce que nous en avons déjà dit (4).

ARTICLE 12 (5).

Le commandement est fait à la personne du débiteur ou à son domicile s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Il peut être fait au capitaine, si la créance est privilégiée ou si elle est relative au navire ou à l'expédition.

Si le navire ou le bateau appartient à une autre personne que le débiteur, copie du commandement lui est notifiée.

650. — **Action contre les patrimoines de terre ou de mer.** — S'il s'agit d'une dette terrestre, le commandement est fait à la

(1) Voy. *Le Navire*, n° 455. — (2) *Id.*, n° 456. — (3) *Id.*, nos 457 et s. — (4) *Id.*, n° 460.

(5) *Texte flamand.* — ART. 12. Het bevel wordt gedaan aan den persoon van den schuldenaar of aan zijne woonplaats indien het eene algemeene rechtsvordering geldt, tegen hem in te stellen.

Het kan aan den kapitein worden gedaan, indien het eene algemeene bevoorrechte schuldvordering betreft of indien zij betrekking heeft op het schip of op de reis.

Indien het zee- of het binnenschip aan een anderen persoon dan den schuldenaar toebehoort, wordt hem een afschrift van het bevel beteekend.

personne ou au domicile du débiteur ; si la dette concerne la fortune de mer, le commandement est fait au capitaine. L'article 12 est inspiré par l'ancien article 199 dont nous avons antérieurement parlé (1). On y a ajouté que si le navire et le bateau appartiennent à une autre personne que le débiteur, copie du commandement lui est notifiée.

La loi n'a pas expressément étendu aux créances hypothécaires la formalité des créances privilégiées, mais il y a lieu de le faire, les raisons d'hésiter n'existant plus (2).

651. — Travaux préparatoires. — Comme l'a dit M. Renkin, Ministre de la justice (3), la Commission propose trois modifications :

1^o Dire que le commandement peut être fait au domicile réel ou au domicile élu, comme le dit expressément la loi de 1854 ;

2^o Autoriser de faire la signification au capitaine non seulement si la créance est privilégiée, mais si elle est relative au navire ou à l'expédition ;

3^o Autoriser le délaissement de la part du tiers détenteur.

Nous admettons la deuxième modification.

Nous sommes d'accord sur le fond de la première. L'insertion formelle du principe nous paraît superflue parce que la solution proposée n'est pas douteuse. Le texte de la Commission prêterait à équivoque. Il semblerait en résulter que l'action dérivera toujours d'une créance, alors qu'elle peut dériver d'un délit, d'un quasi-délit ou d'un quasi-contrat. Il est donc préférable de maintenir le texte du projet. Quant au troisième point, la saisie peut être pratiquée par un créancier chirographaire aussi bien que par un créancier hypothécaire. Si le bâtiment est sorti du patrimoine du débiteur, seul le créancier inscrit conserve le droit de suite. Lorsqu'un créancier poursuit la saisie contre le tiers détenteur, toute la procédure est faite contre celui-ci sans qu'il soit nécessaire de mettre le débiteur en cause. Le tiers détenteur peut échapper à la saisie en employant son prix d'acquisition à satisfaire les créanciers inscrits. Il est, par le fait même, subrogé aux droits de ceux qu'il a payés. Il prendra éventuellement leur place dans la procédure d'ordre et cette circonstance

(1) Voy. *Le Navire*, nos 464 et s. — MARCOTTY, t. 1^{er}, n^o 159.

(2) Voy. *Le Navire*, n^o 464bis.

(3) *Ann. parl.*, p. 445.

pourra décider les créanciers non payés à renoncer à des poursuites qui ne leur procureraient aucun avantage. Il peut, d'autre part, éviter la saisie au moyen de la purge par laquelle il met les créanciers en demeure d'accepter ses offres ou de faire une surenchère du dixième.

Tel est le système du projet. La Commission propose de donner, en outre, au tiers détenteur un troisième moyen d'échapper à la saisie : le délaissement. Dans le projet de réforme hypothécaire déposé en France en 1850, le délaissement a été effacé. « Le délaissement, disait le rapporteur M. Persil, est une vieillerie. Il entraîne des frais inutiles. Il est complètement abandonné ».

Sur ce, le rapporteur se ralliant au discours du Ministre, le texte gouvernemental fut adopté.

ARTICLE 13 (1).

Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement.

Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.

652. — Délai de vingt-quatre heures et prescription. — Cet article est emprunté à la loi ancienne. Nous en avons parlé antérieurement (2). Nous avons signalé qu'il y aurait lieu, par équité, d'appliquer ici l'ancien droit qui prescrivait le commandement par l'an et jour. Le texte nouveau a expressément consacré ce vœu.

653. — De l'augmentation à raison des distances. — « Conformément à l'article 1033 du Code de procédure civile, disait la Commission, ce délai peut devoir être augmenté à raison des distances. L'obligation d'augmenter le délai n'existera pas lorsque, conformément à l'article précédent, le commandement pourra être remis au capitaine ou lorsque le débiteur a élu domicile dans le titre

(1) *Texte flamand.* — ART. 13. Tot de inbeslagneming kan eerst worden overgegaan vier en twintig uren na het bevel tot betaling.

Laat de schuldeischer meer dan één jaar verlopen na het bevel, dan is hij gehouden dit te hernieuwen alvorens beslag te leggen.

(2) Voy. *Le Navire*, no 463.

de créance. D'autre part, l'augmentation ne présentera pas d'inconvénients, lorsque le saisi sera domicilié en Belgique. Le délai, dans ce cas, n'est guère augmenté que de quelques jours. Mais si le débiteur n'a pas élu domicile dans le titre, ou bien s'il s'agit d'une action générale et si la créance n'est pas relative au navire et à l'expédition, ou bien si le navire appartient à un tiers détenteur et si le propriétaire ou le tiers détenteur ont leur domicile à l'étranger, il faudrait observer l'article 73 du Code de procédure et laisser écouler deux, quatre, six mois ou même une année entre le commandement et la saisie. Il est inutile de faire remarquer qu'en pareil cas la saisie d'un navire étranger deviendrait impossible, car lorsqu'on pourrait le saisir, il serait depuis longtemps parti. Il faut donc autoriser le poursuivant à demander par requête au président du tribunal de première instance d'abrèger les délais. »

La Commission présenta un amendement en ce sens. Mais à la Chambre, le Ministre de la justice s'étant refusé à l'admettre parce qu'il était inutile, M. Segers, rapporteur, répondit : « Si tout le monde est d'accord pour interpréter l'article en ce sens qu'il n'y aura pas de prolongation de délais, lorsque le saisi habitera hors du lieu de la saisie, je suis d'accord et je retire l'amendement de la Commission (1). »

ARTICLE 14 (2).

L'exploit de saisie contient, outre les formalités ordinaires :

1° L'énonciation du commandement en suite duquel il est fait ;

(1) *Ann. parl.*, p. 445.

(2) *Texte flamand.* — ART. 14. Het exploit van inbeslagneming behelst, buiten de gewone formaliteiten :

1° De vermelding van het bevel uit kracht van welk het gedaan wordt ;

2° Aanstelling van een pleitbezorger bij wien van rechtswege woonplaats wordt gekozen door de vervolgende partij ;

3° De beschrijving van het in beslag genomen vaartuig.

Een bewaarder wordt aangesteld.

Indien op het zee- of het binnenschip conservatoir beslag is gelegd, bepaalt de deurwaarder zich erbij een proces-verbaal van recollement op te maken en te verklaren dat het conservatoir beslag in executoriaal beslag is omgezet.

2° Constitution d'un avoué chez lequel le domicile du poursuivant est élu de droit ;

3° La description du bâtiment saisi.

Il est établi un gardien.

Si le navire ou le bateau est saisi conservatoirement, l'huissier se borne à dresser procès-verbal de récolement et à déclarer que la saisie conservatoire est convertie en saisie-exécution.

654. — De l'exploit de saisie. — La loi ancienne (1) prescrivait la rédaction d'un procès-verbal de saisie, comme le Code de procédure (2). La loi de 1854 sur l'expropriation forcée a supprimé ce procès-verbal pour éviter le transport de l'huissier sur les lieux. Le présent article applique le même système à la vente forcée des navires. Mais les formalités ont encore été réduites (3). Il suffit d'un rappel du commandement antérieur, avec constitution d'avoué emportant élection de domicile, et description du bâtiment saisi (4). Il est établi gardien. Ces formalités sont exigées à peine de nullité (5).

Si le navire est déjà saisi conservatoirement, l'huissier, sur un procès-verbal de récolement, se borne à déclarer que la saisie-conservatoire est convertie en saisie-exécution.

L'exploit de saisie a pour effet de mettre les biens sous la puissance judiciaire.

ARTICLE 15 (6).

Copie de l'exploit est laissée sur-le-champ au capitaine et, à son défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment.

(1) Art. 200. — *Le Navire*, n° 466. — (2) Art. 675, 681.

(3) Comparez art. 18 de la loi de 1854. — BELTJENS, nos 10 et s.; — MARCOTTY, t. Ier, n 203.

(4) Voy. *Le Navire*, n° 466. — (5) Cf. art. 19, n° 659.

(6) *Texte flamand.* — ART. 15. Een afschrift van het exploit wordt dadelijk gelaten aan den kapitein of, bij ontstentenis van dezen, aan hem die met de bewaring van het vaartuig is belast.

Wanneer de kapitein van het vaartuig niet tevens de eigenaar daarvan is, moet

Lorsque le capitaine du bâtiment n'en est pas en même temps le propriétaire, notification de l'exploit doit être donnée à celui-ci dans le délai de trois jours.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal où le bâtiment est amarré, la signification de l'exploit de saisie et toutes citations et notifications ultérieures peuvent lui être données en la personne du capitaine ou de celui qui représente le capitaine.

655. — **Notification de l'exploit.** — La notification est valablement faite au capitaine ou, à son défaut, à celui qui a la garde du bâtiment, à moins qu'il y ait un propriétaire distinct du capitaine et domicilié dans le ressort de la saisie. A la différence de l'ancienne loi, l'inobservation de ces prescriptions n'entraîne pas nullité (1).

ARTICLE 16 (2).

A défaut de saisie conservatoire inscrite, l'exploit est inscrit, conformément aux articles 4, 5 et 6 de la présente loi, au registre d'immatriculation tenu au bureau de la conservation des hypothèques.

aan den eigenaar beteekening van het exploit worden gedaan binnen den termijn van drie dagen.

Indien de eigenaar zijne woonplaats niet heeft binnen het gebied der rechtbank waar het schip is gemeerd, kunnen hem de beteekening van het exploit van inbeslagneming en alle verdere dagvaardingen en aanzeggingen worden gedaan sprekende tot den persoon van den kapitein of van hem die den kapitein vertegenwoordigt.

(1) *Le Navire*, n° 467. — Cf. art. 19, plus loin.

(2) *Texte flamand.* — ART. 16. Is geen conservatoir beslag ingeschreven, dan wordt het exploit, overeenkomstig de artikelen 4, 5 en 6 van deze wet, ingeschreven in het register van teboekstelling, ten kantore der hypotheek-bewaring gehouden.

De inschrijving en hare gevolgen worden beheerscht door de artikelen 7, 8, 9 en 10.

L'inscription et ses effets sont régis par les articles 7, 8, 9 et 10.

656. — **Inscription de l'exploit.** — Conformément aux articles 4, 5 et 6 de la présente loi (1), l'exploit de saisie est inscrit au registre d'immatriculation tenu au bureau de la conservation des hypothèques. L'inscription et ses effets sont les mêmes qu'en ce qui concerne les saisies conservatoires (2).

ARTICLE 17 (3).

Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie ou de la notification au propriétaire de la conversion de la saisie conservatoire en saisie-exécution, requête est présentée au président du tribunal civil dans le ressort duquel est situé le port où le bâtiment saisi est amarré, à l'effet de désigner un officier ministériel qui sera chargé de procéder à la vente.

Le président désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente et régleme la publicité à laquelle celle-ci sera soumise.

657. — **Requête aux fins de vente.** — Cet article est inspiré par l'article 90 de la loi du 15 août 1854, relatif à la vente en matière de clause de voie parée (4).

(1) Cf. n^o 638. — (2) Cf. n^o 638.

(3) *Texte flamand.* — Binnen acht dagen na de inschrijving van het exploit van inbes agneming, of na beteekening, aan den eigenaar, van de omzetting van het conservatoir beslag in executorial beslag, wordt den voorzitter van de burgerlijke rechtbank binnen welker gebied is gelegen de haven waar het in beslag genomen vaartuig is gemeerd, een verzoekschrift aangeboden om een ministerieelen ambtenaar aan te duiden, gelast tot den verkoop over te gaan.

In zijn bevelschrift duidt de voorzitter de plaats aan waar de verkoop zal geschieden en regelt hij de openbaarheid die er zal aan gegeven worden.

(4) MARCOTTY, t. II, n^o 606.

« L'intervention du président du tribunal de première instance, dit l'exposé des motifs, qui commet l'officier ministériel, notaire ou huissier, chargé de procéder à l'adjudication, la sommation faite aux créanciers et aux propriétaires de prendre connaissance du cahier des charges, le droit de recourir au président en cas de contestation, comme la faculté pour les intéressés d'assister à la vente, constituent des garanties essentielles pour le débiteur et les tiers. »

Les navires et les bateaux appartenant à des mineurs sont, au point de vue de la vente, considérés comme meubles.

Même lorsqu'ils sont hypothéqués, qu'ils appartiennent à des mineurs ou à des majeurs, ils ne sont soumis qu'à cette loi (1).

ARTICLE 18 (2).

Le cahier des charges dressé par l'officier ministériel indique le jour de la vente et contient délégation du prix au profit des créanciers inscrits.

Quinzaine avant la vente, sommation est faite au propriétaire, aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, aux créanciers

(1) *Ann. parl.*, p. 447.

(2) *Texte flamand.* — ART. 18. Het door den ministerieelen ambtenaar opgemaakte lastkohier bepaalt den dag van den verkoop en bevat overzetting van den prijs ten behoeve van de ingeschreven schuldeischers.

Vijftien dagen vóór den verkoop, wordt aan den eigenaar, aan de ingeschreven schuldeischers, ter woonplaats in hunne inschrijving gekozen, aan de schuldeischers waarvan het beslag is ingeschreven, ter woonplaats in het exploit van inbeslageming gekozen, aanmaning gedaan om kennis te nemen van het lastkohier en bij de toewijzing aanwezig te zijn, indien zij het geraden achten.

Ingeval van betwisting, schorst de ministerieele ambtenaar alle werkzaamheden en verwijst partijen, in kortgeding, naar den voorzitter der rechtbank, die, zonder verzet of hooger beroep, uitspraak doet en, bij voorkomend geval, een nieuwen termijn bepaalt voor den verkoop.

De krachtens het vorige lid aangemaande schuldeischer, die de rechtsvordering tot ontbinding heeft, is gehouden deze vóór den dag der toewijzing in te stellen, op straffe van vervallenverklaring.

Ingeval de rechtsvordering tot ontbinding wordt ingesteld, worden de bij artikel 34 der wet van 15 Augustus 1854 voorgeschreven formaliteiten in acht genomen.

dont la saisie a été inscrite, aux domiciles élus dans l'exploit de saisie, de prendre communication du cahier des charges et d'assister à l'adjudication, si bon leur semble.

S'il y a contestation, l'officier ministériel surseoit à toutes opérations et renvoie les parties en référé devant le président du tribunal qui prononce sans opposition ni appel et qui, le cas échéant, fixe un nouveau délai pour la vente.

Le créancier, sommé en vertu du paragraphe précédent, et ayant l'action résolutoire, est tenu d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication, sous peine de déchéance.

En cas d'exercice de l'action résolutoire, sont observées les formalités établies par l'article 34 de la loi du 15 août 1854.

658. — Formalités. — L'article 18 est inspiré par l'article 91 de la loi du 15 août 1854. Le cahier des charges est dressé par l'officier ministériel. Il doit désigner suffisamment le navire, contenir indication du jour de la vente, et, pour bien faire, de l'heure et du lieu.

L'inscription, dans le cahier des charges, de la délégation de prix aux créanciers inscrits, a pour effet de constituer l'acquéreur leur débiteur personnel, dans les termes et délais du débiteur originaire (1).

Le propriétaire et les créanciers inscrits sont sommés, quinzaine avant la vente, de prendre communication du cahier des charges et d'assister à l'adjudication, si bon leur semble. En cas de contestation, l'officier ministériel renvoie en référé, et le contestant doit mettre en cause le poursuivant, le débiteur et le notaire (2). Le président statue au provisoire; les parties peuvent se pourvoir au principal devant le

(1) WÆLBROECK, t. III, p. 621 ; — MARCOTTY, t. II, nos 613 et s.

(2) REMY, *Etudes pratiques sur l'expropriation forcée*, p. 122.

tribunal. La continuation de la vente, malgré contestation, n'entraîne pas nécessairement la nullité des opérations.

Les créanciers sont sommés : 1^o de prendre communication des clauses du cahier des charges, ce qui emporte le droit d'y contredire; 2^o d'assister à l'adjudication.

La Commission avait estimé qu'il serait pratique de permettre de faire la sommation de prendre connaissance du cahier des charges aux créanciers inscrits « aux domiciles élus dans leurs inscriptions ». L'article 33 de la loi de 1854 le permet en cas de saisie immobilière. L'article 91 de la même loi a malheureusement oublié d'ajouter ce membre de phrase.

La modification proposée par la Commission fut adoptée par la Chambre (1).

Le délai de quinzaine est franc, et son observation n'est pas prescrite à peine de péremption ou de déchéance.

La vente est publique. Les tribunaux jugent, le cas échéant, de la réalité de ce caractère. C'est une vente aux enchères et non à la criée.

Le créancier qui poursuit la vente peut s'en rendre adjudicataire. Les créanciers sommés peuvent-ils requérir l'adjudication à défaut du poursuivant? Ce droit est douteux. Le créancier sommé ayant à la fois le privilège et l'action résolutoire sera tenu d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication, sous peine de ne pouvoir réclamer que son privilège.

En cas d'exercice de l'action résolutoire, on observe l'article 34 de la loi de 1854, ainsi conçu : « Si parmi les créanciers inscrits se trouve un vendeur de l'immeuble saisi, ayant à la fois le privilège et l'action résolutoire, s'il opte pour la résolution du contrat, il devra, à peine de déchéance, le notifier au greffe du tribunal devant lequel se poursuit la saisie. La notification devra être faite dans le délai ci-dessus fixé et suivie dans les dix jours de la demande en résolution. A partir du jour où le vendeur aura opté pour l'action en résolution, la poursuite en expropriation sera suspendue à l'égard de l'immeuble, objet de l'option, et ne pourra être reprise qu'après la renonciation, de la part du vendeur, à l'action résolutoire ou après le rejet de cette demande. A l'égard des autres immeubles, la poursuite pourra également être suspendue, à la demande des parties et sur la décision du juge. Le poursuivant et les créanciers inscrits pourront

(1) *Ann. parl.*, p. 447.

intervenir dans l'instance en résolution. Les dispositions qui précèdent sont applicables au copermutant et au donateur. »

Ainsi, en optant pour la résolution du contrat, ils doivent notifier leur option au greffe du tribunal devant lequel se poursuit la saisie. Dans quel délai? La loi de 1854 dit : « dans les quinze jours à partir de la sommation ». L'article 18 parle de la nécessité d'exercer l'action avant le jour de l'adjudication. Comme le jour de l'adjudication est fixé par une sommation faite, quinzaine franche, le délai est le même.

Ensuite, ils doivent assigner en résolution, dans les dix jours.

Les autres créanciers peuvent intervenir s'ils y ont intérêt.

Ces formalités et délais ne sont pas prescrits à peine de nullité. Cependant, le retard dans la notification au greffe entraîne déchéance du droit à l'action résolutoire. Ce point est toutefois controversé (1).

D'après le projet primitif, en vertu de l'article 16, repris de la loi sur les faillites, toute personne pouvait surenchérir pendant quinzaine après l'adjudication. Déjà, en 1883, la Commission des pétitions de la Chambre, renvoyant au Ministre de la justice une pétition des notaires de Mons, signalait que semblable disposition est de nature à sauvegarder les intérêts du débiteur malheureux et ceux de ses créanciers et demandait son application en matière d'expropriation forcée ainsi qu'aux ventes par voie parée (2).

La Commission proposa la suppression de ce droit, disant : « La loi du 15 août 1854 se borne, quant à la surenchère, à organiser, par ses articles 93 à 101, la procédure relative à la réquisition prescrite par l'article 115 de la loi du 16 décembre 1851 sur les privilèges et hypothèques. Le droit de surenchérir prévu par cette loi n'existe qu'en cas d'aliénation volontaire d'un immeuble hypothéqué. Aussi l'article 96 de la loi de 1854 prévoit-il expressément que les ventes par voie parée, qui se font, on le sait, dans les formes des ventes volontaires et les ventes qui ont lieu en vertu d'un jugement antérieur à la transcription de la saisie, ne seront pas soumises à la surenchère, à l'égard des créanciers inscrits, valablement appelés à l'adjudication.

La Chambre, adoptant ces vues, a supprimé cette disposition. La surenchère n'est donc pas permise en matière de vente forcée (3).

(1) Voy. PAND. B., v^o *Expropriation forcée*, n^o 1004. — BELTJENS, art. 34, n^o 31.

(2) *Ann. parl.*, Ch., 1883-1884, p. 128.

(3) Cf. n^o 626.

ARTICLE 19 (1).

Les formalités et délais prescrits par les articles 1^{er}, 2, 11, 13, 14, 16, 17 et 18, § 2, sont observés à peine de nullité ou de péremption.

Les nullités prononcées par le présent article peuvent être proposées par tous ceux qui y ont intérêt.

La péremption a lieu de plein droit lorsque les actes prescrits n'ont pas été accomplis dans les délais fixés, sans préjudice à la condamnation aux dépens et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

659. — Nullité et péremption. — Cet article est textuellement emprunté à la loi du 15 août 1854 sur la saisie des rentes constituées sur des particuliers (2).

Il avait été question d'y comprendre l'inscription de la saisie conservatoire, mais on a fait observer à la Chambre (3) qu'il y a intérêt, en matière de saisie conservatoire, à ne pas encombrer les registres d'inscriptions, et qu'il faut laisser à la partie saisissante le soin de décider si elle se borne aux garanties de fait qu'elle trouve dans la constitution du gardien ou si elle veut recourir à l'inscription.

Celui qui ne fait pas inscrire sa saisie s'expose donc à ce qu'un acquéreur de bonne foi acquière le bateau (4).

Les articles touchés par la peine de nullité ou de péremption sont les articles 1^{er}, 2, 11, 13, 14, 16, 17 et 18, § 2.

(1) *Texte flamand.* — ART. 19. De formaliteiten en termijnen, voorgeschreven bij de artikelen 1, 2, 11, 13, 14, 16, 17 en 18, § 2, worden in acht genomen op straffe van nietigheid of van verval.

De nietigheden, bij dit artikel uitgesproken, kunnen worden ingeroepen door al degenen die daarbij belang hebben.

Het verval heeft van rechtswege plaats wanneer tot de voorgeschreven akten niet is overgegaan binnen de gestelde termijnen, onverminderd de veroordeeling tot schadevergoeding, zoo er grond voor is.

(2) Art. 29. — Cf. PAND. B., v^o *Saisie des rentes constituées, etc.*, nos 113 et s.

(3) *Ann. parl.*, p. 447.

(4) *Ann. parl.*, p. 447.

L'article 1^{er} vise la permission de saisir conservatoirement; l'article 2, les formalités de l'exploit de saisie conservatoire; l'article 11 concerne le commandement préalable à la saisie-exécution; l'article 13, le délai de vingt-quatre heures entre le commandement et la saisie; l'article 14, les formalités de l'exploit de saisie; l'article 16, l'inscription de la saisie-exécution; l'article 17, la procédure en ordonnance de vente forcée, et l'article 18, § 2, les sommations à faire par le créancier poursuivant.

ARTICLE 20 (1).

L'adjudication n'est signifiée qu'à la partie saisie; cette signification est faite à personne ou à domicile et par extrait seulement.

L'extrait contient les noms, prénoms, professions et domiciles du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite et le nom de l'officier ministériel qui l'a reçue.

Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les quinze jours de cette signification.

660. — Du recours contre l'adjudication. — Cette disposition a été introduite par la Commission. On ne voit pas pourquoi,

(1) *Texte flamand.* — ART. 20. De toewijzing wordt alleen aan de beslagene partij beteekend; deze beteekening wordt gedaan aan den persoon of aan de woonplaats en enkel bij uittreksel.

Het uittreksel behelst de namen, de voornamen, het beroep en de woonplaats van den beslaglegger, van de beslagene partij en van den kooper, den dag der toewijzing, den prijs voor welken zij plaats had en den naam van den ministerieelen ambtenaar door wien zij geschiedde.

De eischen tot ongeldigheid worden, op straffe van vervallenverklaring, ingesteld binnen vijftien dagen na die beteekening.

disait-elle, le projet ne comprend aucune disposition relative au délai pendant lequel la vente pourrait être attaquée. C'est sans doute un oubli. On pourrait se contenter de transcrire presque textuellement l'article 53 de la loi de 1854 : « L'adjudication ne sera signifiée qu'à la partie saisie; cette signification sera faite à personne ou à domicile et par extrait seulement. L'extrait contiendra les noms, prénoms, professions et domiciles du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite et le nom de l'officier ministériel qui l'a reçue. Les demandes en nullité de l'adjudication seront formées, à peine de déchéance, dans les quinze jours de la signification dont il vient d'être parlé. »

C'est ce qui a été adopté par la Chambre.

Cette signification qui ne doit pas être nécessairement faite à l'avoué du saisi, mais à la partie seulement, peut être faite par le poursuivant et l'adjudicataire. L'officier ministériel n'y a pas qualité. L'adjudicataire supporte les frais.

La signification fait courir le délai de l'action en nullité, à peine de déchéance.

La demande en nullité est une action séparée et principale (1). Le tribunal compétent est celui de la vente.

ARTICLE 21 (2).

L'adjudication du bâtiment fait cesser les fonctions du capitaine.

661. — Cessation des fonctions du capitaine. — Cet article reproduit l'essentiel de l'article 208 du Code ancien. Nous renvoyons donc à notre première partie (3).

(1) Cass. b., 5 nov. 1891, *Pas.*, 1892, I, p. 5.

(2) *Texte flamand.* — ART. 21. Door het toewijzen van het vaarttuig houdt de dienst van kapitein op.

(3) Cf. *Le Navire*, n° 475.

ARTICLE 22 (1).

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le bâtiment est vendu à la folle enchère après une simple mise en demeure notifiée au fol enchérisseur et non suivie d'effet dans les trois jours de la notification.

La revente a lieu par le ministère du même officier ministériel, sur le même cahier des charges, après de nouvelles publications, dans les formes prescrites par l'article 18.

662. — De la folle enchère. — Est folle enchère celle faite par une personne qui n'exécute pas son adjudication (2), ou la procédure pour la revente des biens dont le prix n'est pas acquitté. Au lieu d'exercer une action résolutoire, les intéressés peuvent avoir recours à l'article 22. C'est un incident de la procédure en saisie, bien que celle-ci soit terminée par la vente. En effet, elle ne met fin à cette procédure qu'à la condition d'être pleinement exécutée (3). Quand l'inexécution des clauses de l'adjudication donne-t-elle ouverture à folle enchère? Quand l'adjudicataire viole les garanties stipulées pour le paiement du prix (4). Les créanciers intéressés peuvent en user. Mais ce point est controversé (5). La folle enchère et l'ordre sont

(1) *Texte flamand.* — ART. 22. Voldoet de kooper niet aan de voorwaarden der toewijzing, dan wordt het vaartuig bij rouwkoop verkocht, na eene enkele in-mora-stelling, aan den rouwkoopster betekend en waaraan geen gevolg is gegeven binnen drie dagen na de beteekening.

De wederverkoop geschiedt door denzelfden ministerieelen ambtenaar, met hetzelfde lastkohier, na nieuwe openbaarmaking, op de wijze voorgeschreven bij artikel 18.

(2) Voy. PAND. B., v^o *Folle enchère.* — MARCOTTY, t. II, n^{os} 513 et s.

(3) MESTDAG DE TER KIELE, *Pas.*, 1892, I, 6.

(4) Voy. PAND. B., v^o *Folle enchère*, nos 19 et s.

(5) *Id.*, n^o 29. — WAELBROECK, t. III, p. 420.

compatibles (1). Elle est poursuivie contre l'adjudicataire, les créanciers inscrits et le saisi; contre le command, s'il y a command.

Le projet ne disait pas quelles formalités étaient suivies pour la revente. Il fallait en conclure que l'intention des rédacteurs du projet de loi était d'imposer implicitement les formalités prévues aux articles 74 et suivants de la loi de 1854. Ces articles sont compliqués. La Commission estima qu'il était possible de simplifier la revente en adoptant pour cet article une rédaction pareille à celle qu'il est d'usage d'insérer dans les ventes volontaires. On rédigea l'article comme suit : « Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication et notamment d'acquitter le prix et les charges de la vente aux époques et de la façon stipulées au cahier des charges, le bâtiment est vendu à la folle enchère, après une simple mise en demeure notifiée au fol enchérisseur, non suivie d'effet dans les trois jours de sa notification par le ministère du même officier ministériel, sur le même cahier des charges, après de nouveaux placards et de nouvelles affiches dans les formes revues à l'article 19 ci-dessus. »

Ce texte fut adopté par la Chambre avec une légère modification.

663. — Des demandes en subrogation et distraction. —

Le projet disait que « les demandes en subrogation et les demandes en distraction sont régies par les dispositions du chapitre III de la loi du 15 août 1854 ».

La Commission fit observer que certaines dispositions de la loi de 1854 ne s'adaptent pas exactement à la nouvelle procédure du projet. Il n'y a notamment plus d'instance en validité (art. 32 de la loi de 1854), dans laquelle il y a moyen d'intervenir par simple acte d'avoué à avoué (art. 55 de la même loi). Dans ces conditions, les demandes ne pourront, sous le régime du projet de loi, être formées que par voie d'action principale. Il vaut donc mieux les soumettre au droit commun, plutôt que de vouloir les faire entrer dans un cadre qui ne leur est pas approprié. Il y a lieu, en conséquence, de supprimer purement et simplement l'article 19 du projet.

En conséquence, l'article disparut. Ces demandes sont donc régies par le droit commun.

(1) WAELBROECK, t. III, p. 427.

§ 3. — DE LA VOIE PARÉE.

ARTICLE 23 (1).

Il est permis de stipuler dans les conventions qu'à défaut d'exécution des engagements pris envers lui, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession de son gage, s'il est premier inscrit, et si la stipulation de voie parée a été rendue publique par l'inscription.

664. — De la voie parée. — On entend par « clause de voie parée » la stipulation conventionnelle par quoi les parties donnent au créancier hypothécaire le droit d'exécuter le gage à certaines conditions. Elle existe en matière immobilière et l'article 23 étend aux navires l'article 90 de la loi du 15 août 1854. C'est une dérogation au principe qui prohibe le pacte commissoire (2).

Les travaux préparatoires de l'article 23 s'expliquent abondamment sur le caractère de cette nouvelle disposition, qui a sa source dans le mort-gage anglais.

« Alors que l'article 2078 du Code civil et l'article 10 de la loi du 5 mai 1872, dit l'exposé des motifs, prohibent tout pacte commissoire en matière de gage et frappent de nullité toute clause qui autoriserait le créancier à s'approprier le gage et à en disposer, le projet permet aux parties de stipuler qu'à défaut d'exécution des engagements pris envers lui, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession de son gage, s'il est premier inscrit et si la stipulation de voie parée a été rendue publique par l'inscription.

» Justifiée par la crainte de voir le créancier abuser de l'état de gêne du débiteur pour l'obliger à renoncer aux garanties légales et

(1) *Texte flamand.* — ART. 23. Het is toegelaten in de overeenkomsten te bepalen dat, bij nietnakoming van de jegens hem aangegane verbintenissen, de hypothecaire schuldeischer gerechtigd is zich het bezit van zijn onderpand te doen toewijzen, indien hij de eerst ingeschrevene is en indien de bepaling van onmiddellijke uitvoerbaarheid openbaar werd gemaakt door de inschrijving.

(2) Cf. MARCOTTY, t. II, n^{os} 584 et s.

pour s'enrichir à son détriment, la prohibition du pacte comissoire doit être atténuée en matière maritime et fluviale.

» Le caractère tout spécial du gage, les risques que présente le crédit réel sur les navires et les bateaux, la nécessité de permettre au créancier hypothécaire de se garantir contre la fraude du débiteur qui tenterait de soustraire aux voies d'exécution le bâtiment grevé, l'importance qu'il y a à assurer la réalisation avantageuse du gage en utilisant les grandes places maritimes, exigent des règles particulières.

» Organisé tel qu'il l'est par le projet, corrigé par le droit inaliénable du débiteur et des parties intéressées de réclamer la vente du navire, l'envoi en possession du bâtiment ne prête guère aux abus auxquels l'interdiction du pacte comissoire a pour but de parer. Seul il assure le développement du crédit que l'application du droit commun entraverait singulièrement au détriment du débiteur lui-même et au préjudice de l'intérêt général. »

ARTICLE 24 (1).

Le créancier est envoyé en possession par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de première instance dans le ressort duquel est situé le port d'attache.

L'envoi en possession est toujours précédé, dans

(1) *Texte flamand.* — ART. 24. De schuldeischer wordt in het bezit van het schip gesteld bij bevel, op verzoekschrift verleend door den voorzitter der rechtbank van eersten aanleg binnen welker gebied is gelegen de haven waar het schip te huis hoort.

De inbezitstelling wordt steeds, binnen den termijn van tien dagen, voorafgegaan door een bevel van betaling dat aan de in artikel 11 bepaalde voorwaarden zal voldoen.

Over het verzoekschrift wordt eerst uitspraak gedaan twee volle dagen na den dag waarop het aan den eigenaar is betekend met aanzegging om in den tusschentijd zijne bezwaren in te brengen, zoo er bestaan.

Het aldus bekomen bevelschrift is eerst voor tenuitvoerlegging vatbaar nadat het aan den eigenaar is betekend. Het wordt definitief, als verleend in hoogsten aanleg, indien, binnen drie dagen na de betekening, de eigenaar niet in verzet komt, met dagvaarding voor de rechtbank van eersten aanleg.

De termijn tot het aantekenen van hooger beroep tegen het op dat verzet gewezen vonnis bedraagt acht dagen, te rekenen van de betekening.

le délai de dix jours, d'un commandement de payer réunissant les conditions stipulées sous l'article 11.

Il ne sera statué sur la requête que deux jours francs après qu'elle aura été signifiée au propriétaire avec invitation de faire parvenir dans l'intervalle des observations s'il échet.

L'ordonnance ainsi obtenue n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire. Elle devient définitive et en dernier ressort si, dans les trois jours de la signification, le propriétaire ne forme pas opposition avec assignation devant le tribunal de première instance.

Le délai pour interjeter appel du jugement rendu sur cette opposition est de huit jours à dater de la signification.

Le président et le tribunal assujettissent le demandeur à donner caution ou à justifier de solvabilité suffisante.

L'ordonnance et le jugement sont exécutoires nonobstant opposition ou appel.

Les délais ci-dessus fixés ne sont pas susceptibles d'être augmentés à raison des distances.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le

De voorzitter en de rechtbank verplichten den aanlegger borgtocht te stellen of van genoegzame gegoedheid te doen blijken.

Het bevelschrift en het vonnis zijn uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hooger beroep.

De hierboven bepaalde termijnen zijn niet vatbaar voor verlenging om reden van afstand.

Heeft de eigenaar zijne woonplaats niet binnen het gebied der rechtbank of heeft hij er zijne woonplaats niet gekozen, dan worden de andere dan de in lid 3 vermelde beteekeningen geldig gedaan ter griffie van de burgerlijke rechtbank.

ressort du tribunal ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celle mentionnée à l'alinéa 3, sont valablement faites au greffe du tribunal civil.

665. — Formalités de l'envoi en possession. — Dans la procédure de voie parée immobilière, il s'agit de la vente publique aux enchères par un notaire nommé sur requête par le président du tribunal du lieu de la situation (1). Ici le but est la mainmise du créancier sur le navire, sans vente.

Ce but est atteint dès qu'il y a un commandement de payer et que la requête d'envoi en possession est signifiée au propriétaire.

Le commandement de payer doit réunir les conditions de forme requises par la procédure en saisie-exécution (2). Après dix jours francs, la requête est présentée au président et signifiée au propriétaire. Deux jours francs sont laissés à celui-ci pour faire au président telles observations que de droit. Après quoi, le président rend l'ordonnance d'envoi en possession.

Pour être exécutoire, elle doit avoir été signifiée au propriétaire et si, dans les trois jours de cette signification, le propriétaire ne forme pas opposition avec assignation devant le tribunal de première instance, elle devient définitive et en dernier ressort.

Mais le propriétaire peut se pourvoir, d'abord par opposition devant le tribunal de première instance, ensuite par la voie de l'appel du jugement rendu sur cette opposition dans le délai de huit jours à dater de la signification. Les décisions, ordonnance et jugement sont d'office exécutoires nonobstant opposition ou appel, mais le demandeur doit donner caution ou justifier de solvabilité suffisante.

Si le propriétaire n'a pas de domicile même élu, dans le ressort, les significations sont valablement faites au greffe, sauf celle de la requête. Les délais ne sont pas augmentés à raison des distances.

La Commission ajouta dans son rapport :

« Les dispositions relatives à la voie parée sont par leur caractère de nouveauté dans notre droit et par l'effet utile qu'on peut attendre, les plus importantes du projet de loi.

(1) Art. 90 de la loi hypothécaire.

(2) Cf. art. 11, n° 644.

» La stipulation de voie parée, consacrée pour la vente des immeubles par les articles 90 et 92 de la loi du 15 août 1854, n'a jamais existé dans notre droit maritime. Le titre II du livre II de l'ancien Code de commerce, que nous avons déjà rappelé, loin de permettre la vente du gage par voie parée, allait jusqu'à défendre (art. 215) de saisir le bâtiment prêt à faire voile, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire.

» C'est cependant surtout en matière d'hypothèque maritime que la procédure rapide de la voie parée est nécessaire. Les immeubles ne se déplacent guère. Le navire, au contraire, a vite fait de lever l'ancre et de se dérober à l'action du créancier hypothécaire. La garantie de l'hypothèque serait vite illusoire si celui-ci ne trouvait pas dans la loi le moyen d'intervenir rapidement lorsque son débiteur ne remplit plus ses engagements, lorsqu'il n'a plus qu'un moindre intérêt à les remplir et que déjà il enlève le gage et le fait voyager au loin. La sécurité du crédit exige que dans ce cas le créancier, s'il est premier inscrit, comme en matière immobilière, et si la clause de voie parée a été rendue publique par l'inscription, puisse se faire envoyer en possession du navire ou du bateau, y placer un capitaine de son choix, le faire vendre et se faire payer sur le prix. C'est ce que consacre depuis longtemps la loi anglaise.

» Une difficulté, toutefois, semblait dans la loi belge faire obstacle à ce progrès. Le navire et le bateau sont meubles. L'article 2078 du Code civil et l'article 10 de la loi du 5 mai 1872 sur le gage commercial, déclarent nulle toute clause qui autoriserait le créancier à s'approprier le gage ou à en disposer par le seul défaut de paiement. A défaut de paiement à l'échéance de la créance garantie par le gage, le créancier pourra faire ordonner par justice que le gage sera vendu. Il pourra même, en matière civile, faire ordonner que le gage lui demeurera en paiement jusqu'à due concurrence, d'après une estimation faite par experts. Les stipulations de voie parée sont donc nulles pour les navires et les bateaux tant que la loi ne vient pas l'autoriser. Le but des articles 20 et 25 du projet est de permettre ces stipulations. C'est chose sage; car les raisons qui militent en faveur de l'interdiction du pacte commissaire en matière de gage mobilier ordinaire n'existent plus lorsqu'il s'agit de navires et de bateaux. Si l'on remonte aux sources du droit, on constate que la loi de Constantin, et plus tard l'ancien droit français, et après cela le Code Napoléon, n'ont prohibé le pacte commissaire que parce que la dette est généralement en dessous de la valeur du gage et qu'il y a donc

lieu d'atteindre la fraude du créancier qui trouverait dans le pacte comissoire un moyen blâmable de tirer un profit excessif des sommes d'argent qu'il prêterait. Cet abus est à craindre en cas de gage. Il l'est de même en cas d'antichrèse (nantissement d'une chose immobilière). Aussi, l'article 2088 du Code civil stipule-t-il que le créancier ne devient point propriétaire de l'immeuble par le seul défaut de paiement au terme convenu. Mais le danger n'existe plus, si au lieu de stipuler qu'à défaut de paiement le créancier pourra s'approprier l'immeuble, on stipule que l'immeuble sera vendu aux enchères devant notaire. C'est la clause de voie parée. Pareille vente, en effet, n'a lieu qu'après mise en demeure du débiteur, avec publicité et concurrence, et le créancier n'est payé que de sa créance. Aussi ne comprend-on pas que la loi française du 2 juin 1841, sur la saisie mobilière, ait pu interdire pareille clause, si conforme à la liberté des conventions. La loi belge du 15 août 1854 en proclame la validité. Or, il importe d'appliquer aux navires et aux bateaux, qui tout en étant qualifiés meubles par la loi, sont en fait, au point de vue de l'hypothèque, assimilés aux immeubles, les règles que la loi prescrit en matière immobilière. Le débiteur, propriétaire du bâtiment, trouve d'ailleurs une première garantie que ne connaît pas la loi du 15 août 1854, dans l'obligation pour le créancier envoyé en possession et responsable de sa gestion, de fournir caution ou de justifier de solvabilité suffisante (art. 21). Le projet ne prévoit cette obligation de fournir caution que si le président du tribunal l'y oblige. La Commission estime qu'en raison des abus possibles, par le fait du saisissant, cette caution doit être ordonnée en tous cas, sauf pour le président à en fixer le montant. Le débiteur trouve une seconde garantie dans le droit de requérir pendant six mois, à dater de la notification aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, la vente du bâtiment (art. 25). »

La clause de voie parée peut être introduite dans toute convention constitutive d'hypothèque maritime, c'est-à-dire dans l'acte qui constate l'obligation et crée la garantie ou dans l'acte de garantie subséquent à l'obligation principale. Les conventions matrimoniales rentrent dans ces termes. Les testaments n'y sont pas compris. Un testament n'est pas une convention.

La clause de voie parée nécessite pour le débiteur capacité d'aliéner. Le mandat d'hypothéquer n'emporte pas celui de consentir à pareille clause.

Le créancier a, de par l'article 23, droit de se faire envoyer en

possession du navire : 1^o s'il est premier inscrit ; 2^o si la stipulation de voie parée a été rendue publique par l'inscription.

Il faut, en d'autres termes, que, au moment de la demande d'envoi en possession, il ait le premier rang. Ce rang se détermine par l'ordre des inscriptions.

Quant à la publicité, elle doit être rendue effective avant les poursuites. L'inscription peut être requise en vertu d'un simple acte sous seing privé.

Tandis que la voie parée, en matière immobilière, précède la réalisation du gage, en matière maritime, elle amène une prise de possession du navire par le créancier hypothécaire, de la même manière qu'en droit anglais (1).

666. — **Appréciation du juge.** — Il ne suffit pas que la clause de voie parée existe pour que le président ou le tribunal lui donnent plein effet et dessaisissent le propriétaire de son bien. La mesure est d'une particulière gravité. En droit anglais, il faut que cette mesure, qui est excessive, soit justifiée par le péril que court la créance (2). Le droit britannique est particulièrement intéressant à consulter puisque l'institution y trouve son origine (3).

ARTICLE 25 (4).

L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est publié par extrait, à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins, dans le *Moniteur belge*, ainsi que dans un des journaux d'Anvers, de Gand et de l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache et notifié à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions.

(1) Cf. *Le Navire*, nos 403 et s. — (2) *Idem*. — (3) *Ibidem*.

(4) *Texte flamand.* — ART. 25. Het bevelschrift, het vonnis of het arrest worden tweemaal en met een tusschentijd van ten minste acht dagen bij uittreksel bekendgemaakt in het *Belgische Staatsblad* alsmede in een der nieuwsbladen van Antwerpen, van Gent en van het arrondissement binnen hetwelk is gelegen de haven waar het schip te huis hoort, en beteekend aan al de ingeschreven schuldeischers, ter woonplaats door hen in de inschrijvingen gekozen.

667. — **Publicité.** — Les tiers ont intérêt à connaître que la gestion du navire passe en d'autres mains; de là les dispositions de l'article 25, qui ne demande pas d'autre commentaire.

ARTICLE 26 (1).

Le dispositif de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt, est signifié au capitaine.

Si le bâtiment se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être transmis télégraphiquement, par l'intermédiaire du Ministre des affaires étrangères, au consul de Belgique dans le ressort duquel se trouve le navire ou le bateau. Le consul en donne connaissance au capitaine et dresse acte de cette communication.

Le capitaine et tous ceux qui, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt, s'opposent à son exécution seront passibles d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 francs à 1,000 francs.

Les articles 66, 67, 69, § 2, et 85 du Code pénal sont applicables à cette infraction.

(1) *Texte flamand.* — ART. 26. Het beschikkend gedeelte van het bevelschrift, van het vonnis of van het arrest wordt aan den kapitein beteekend.

Bevindt zich het vaartuig in een vreemd land, dan mag dat beschikkend gedeelte, door de tusschenkomst van den Minister van buitenlandsche zaken, telegraphisch worden overgezonden aan den belgischen consul binnen wiens ambtsgebied het zeeschip of het binnenschip is liggende. De consul geeft er kennis van aan den kapitein en maakt van die kennisgeving eene akte op.

De kapitein en alwie, kennis hebbende van het bevelschrift, van het vonnis of van het arrest, zich verzet tegen de tenuitvoerlegging daarvan, is strafbaar met gevangenisstraf van ééne maand tot twee jaar en met geldboete van 500 tot 5,000 franken.

De artikelen 66, 67, 69, § 2, en 85 van het Strafwetboek zijn van toepassing op dit misdrijf.

668. — Signification au capitaine. — Le capitaine est à la fois mandataire de l'armement, de la communauté nautique et officier public; il était à craindre qu'il ne voulût pas accepter comme mandant le créancier de celui dont il tenait ses pouvoirs; de là les prescriptions impératives de l'article 26.

« Cet article, dit la Commission, doit être interprété en ce sens que si le président stipule dans l'ordonnance que le créancier peut placer sur le navire un capitaine de son choix et ramener le bâtiment au port d'attache, l'ancien capitaine devra, sous les peines prévues à l'article 23, se soumettre à cette prescription. »

ARTICLE 27 (1).

Le créancier envoyé en possession doit respecter les engagements relatifs au bâtiment et à l'expédition contractés sans fraude par le capitaine.

Il est responsable de sa gestion.

669. — L'envoi en possession et les tiers. — Les droits des tiers, qui auraient contracté sans fraude avec l'ancien capitaine, doivent être sauvegardés. L'article 27 y pourvoit :

« L'ancien capitaine, dit la Commission, pourra avoir fait avec des chargeurs, des expéditeurs, des fournisseurs de bonne foi, des contrats dont l'inexécution se traduirait par des dommages-intérêts. Le nouveau capitaine pourra-t-il, sans souci de ces contrats, enlever le navire à sa guise et au besoin le décharger, sauf à laisser ces tiers en présence de l'ancien propriétaire, souvent insolvable? Ce ne serait pas équitable. La sûreté des relations commerciales exige que ces conventions conclues sans fraude soient exécutées sans surprise. Certes, l'intérêt du prêteur hypothécaire, qui pourra être ainsi tenu d'exécuter des contrats parfois onéreux, mérite attention. Mais l'intérêt des tiers, qui représentent ici le commerce honnête, n'en est pas moins respectable et l'équité exige que, dans ce conflit d'intérêts,

(1) *Texte flamand.* — ART. 27. De schuldeischer, die in het bezit van het schip is gesteld, moet de verbintenissen betreffende het vaartuig en de reis, door den kapitein zonder bedrog aangegaan, eerbiedigen.

Hij is aansprakelijk voor zijn beheer.

le recours à exercer éventuellement contre le propriétaire discrédité soit imposé à celui des deux créanciers qui a, pour se couvrir, un gage hypothécaire dont il s'est d'ailleurs emparé, plutôt qu'à celui d'entre eux qui n'aurait peut-être d'autre garant que la bonne foi des contrats.

» Dans ce cas, les tiers seront-ils suffisamment protégés? Nous le croyons. Au lieu d'un débiteur, on leur en donne deux, et il est certain que le second d'entre eux, le créancier hypothécaire, qui se sera substitué au propriétaire dans l'exécution des contrats, aura tout intérêt, puisque sa responsabilité personnelle est engagée, de gérer en bon père de famille. »

Quelle est la situation légale du créancier envoyé en possession et gérant? C'est un mandataire dont les pouvoirs nés de la clause de voie parée sont déterminés entre parties par des stipulations libres sous cette réserve que le créancier est et demeure légalement comptable du gage et de son administration vis-à-vis de tout intéressé.

Nous avons déterminé quels étaient les pouvoirs de gestion en matière maritime. Le créancier envoyé en possession ne peut dépasser les droits d'un armateur gérant. Nous renvoyons, à cet égard, à notre volume antérieur (1).

On a dit que sa situation était celle du mort-gagiste anglais. C'est juridiquement inexact. Le droit de mort-gage est un droit de propriété conditionnel au non-paiement à l'échéance (2). Ici le créancier n'a aucun droit réel. On peut prétendre qu'il a, par le fait de l'inscription de sa saisie, un *jus ad rem* (3), mais on ne peut en faire un propriétaire conditionnel. L'envoi en possession ne crée qu'un lien purement obligationnel vis-à-vis de tous les intéressés. Un propriétaire agit pour lui-même. Le créancier ne cesse pas d'agir pour autrui.

ARTICLE 28 (4).

Pendant six mois à dater de la notification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publica-

(1) *Les Armements*, nos 138, 139 et s., 162 et s.

(2) *Le Navire*, n° 403. — (3) *Le Navire*, nos 432 et s.

(4) *Texte flamand*. — ART. 28. Gedurende zes maanden, te rekenen van de aan de ingeschreven schuldeischers gedane betekening of van de laatste afkondiging, mag de schuldenaar, de eigenaar en elk ingeschreven of van een executorialen titel

tion, le débiteur, le propriétaire et tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peut requérir le créancier envoyé en possession de faire procéder à la vente du bâtiment dans les formes prescrites par les articles 17 et 18 de la présente loi.

Le président peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits, et, le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de navires. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

670. — **Droits des autres intéressés.** — Le créancier envoyé en possession jouit d'un avantage considérable, en fait. L'exercice de ce droit pourrait amener des abus dont souffriraient soit le débiteur, soit d'autres créanciers. L'hypothèse d'une collusion entre le débiteur et un créancier complaisant s'offre immédiatement. La disposition de l'article 28 remédie à cet inconvénient. Les autres personnes ayant des droits sur le navire y puisent un contrôle sérieux. Elles peuvent provoquer la vente dans les formes des saisies-exécutions (1), et la diriger tant contre l'envoyé en possession que contre le propriétaire dépossédé dont il gère les droits.

Le président du tribunal civil jouit même à ce point de vue d'un

voorzienē schuldeischer den in bezit van het schip gestelden schuldeischer aanzoeken tot den verkoop van het vaartuig over te gaan op de wijze voorgeschreven bij de artikelen 17 en 18 van deze wet.

Niettemin mag de voorzitter bevelen, op aanvraag van elken belanghebbende, den schuldenaar behoorlijk opgeroepen, alsmede den eigenaar, de ingeschreven schuldeischers en, bij voorkomend geval, de van een executorialen titel voorzienē schuldeischers, die den verkoop hebben gevorderd, dat door een scheepsmakelaar zal worden overgegaan tot den verkoop, zelfs buitenslands. In dat geval bepaalt hij de voorwaarden waarin de verkoop zal geschieden.

(1) Art. 17 et 18. — Cf. nos 657 et s.

pouvoir considérable. Tout intéressé peut obtenir de lui une ordonnance de vente forcée, même à l'étranger par un courtier de navires. La loi s'en remet à sa sagesse pour déterminer quelles seront les clauses et conditions de la vente.

§ 4. — DE LA SURENCHÈRE SUR ALIÉNATION VOLONTAIRE.

671. — De la surenchère. — « Le projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure, dit l'exposé des motifs, comme le faisait déjà, pour les navires, la loi du 21 août 1879, soumet la purge des navires et des bateaux aux mêmes formalités que la purge des immeubles. Il faut, dès lors, aussi soumettre la procédure en surenchère, qui peut en être la suite, à des règles identiques. C'est l'objet des articles qui suivent. »

Nous avons indiqué antérieurement ce qu'était la surenchère (1). Elle se rattache à la purge (2) dont elle est une des principales garanties. Si les tiers acquéreurs n'offrent pour purger le navire qu'un prix insuffisant, tout créancier inscrit peut, par la voie de la surenchère, remettre le navire en vente. A la notification du nouveau propriétaire (3), tout créancier valablement inscrit à cette date peut répondre par la surenchère (4). La surenchère faite par l'un des créanciers profite à tous; c'est un acte conservatoire de sa nature, mais c'est plus qu'un acte de simple administration (5). Qui peut surenchérir? Tout créancier inscrit agissant soit en personne, soit par un ayant cause (6). La surenchère peut suivre toute aliénation volontaire quelles qu'en soient la nature, les clauses, la forme. Nous en avons énuméré les conditions de fond (7). Les articles qui suivent ne concernent que la procédure en validité de la surenchère.

(1) Cf. n° 615. — (2) Cf. n° 613. — MARCOTY, t. II, n°s 724 et s.

(3) Cf. n° 616, art. 42. — (4) LAURENT, t. XXXI, n°s 484 et s.

(5) LAURENT, t. XXXI, n°s 492, 498; — MARTOU, t. IV, n° 1511.

(6) MARTOU, t. I^{er}, n°s 200 et s.; — LAURENT, t. XXXI, n°s 494 et s.

(7) Cf. n°s 616 et s.

ARTICLE 29 (1).

La réquisition par laquelle un créancier inscrit poursuit la mise du navire ou du bateau aux enchères, conformément à l'article 42 du livre II du Code de commerce, contient constitution d'avoué près le tribunal du lieu où se trouve le navire, et, s'il est en cours de voyage, devant le tribunal du port d'attache.

L'acte de réquisition de mise aux enchères contient, à peine de nullité de la surenchère, l'offre de la caution, avec assignation à trois jours devant le même tribunal pour la réception de cette caution, à laquelle il est procédé comme en matière sommaire et urgente.

Il n'est pas pris jugement de jonction, et les défaillants ne sont pas réassignés.

672. — Réquisition du créancier. — Notre article est l'adaptation de l'article 93 de la loi du 15 août 1854 aux matières maritimes. Il doit se rattacher à l'article 115 de la loi hypothécaire rendu applicable aux navires par la loi de 1908 et dont nous avons parlé plus haut (2).

(1) *Texte flamand.* — ART. 29. De vordering krachtens welke een ingeschreven schuldeischer het in veiling brengen van het zeeschip of van het binnenschip vervolgt, overeenkomstig artikel 42 van het II^{de} boek van het Wetboek van koop-handel, bevat aanstelling van een pleitbezorger bij de rechtbank der plaats waar het schip is liggende, en, indien het varende is, voor de rechtbank der haven waar het te huis hoort.

De akte van vordering tot het in veiling brengen bevat, op straffe van nietigheid van de opbieding, het aanbod van den borgtocht en dagvaarding, met een tusschentijd van drie dagen, voor dezelfde rechtbank tot aanneming van dezen borgtocht, waartoe als in summierië en spoedeisende zaken wordt overgegaan.

Er wordt geen vonnis van voeging gewezen en de niet-verschijnenden worden niet opnieuw gedagvaard.

(2) Cf. n^{os} 616 et s.

La procédure est sommaire et urgente et la demande instruite sur un simple acte (1). Ces formalités, selon l'article 34 (2), sont requises à peine de nullité.

ARTICLE 30 (3).

Si la caution est rejetée, la surenchère est déclarée nulle et l'acquéreur maintenu, à moins qu'il n'ait été fait de surenchère par d'autres créanciers.

673. — **De la caution** — L'offre de donner caution est un des éléments essentiels de la surenchère (4). Elle doit être agréée. Toutes les surenchères des différents créanciers sont, à ce point de vue, indépendantes les unes des autres.

ARTICLE 31 (5).

Le jugement de réception de caution désigne l'officier ministériel chargé de procéder à la vente, et en indique l'époque. Il y est procédé d'après les conditions primitives ou d'après un nouveau cahier des charges arrêté de commun accord entre le surenchérisseur et les parties intéressées.

(1) Art. 405, Code de procédure. — (2) Cf. n° 682.

(3) *Texte flamand.* — ART. 30. Wordt de borgtocht verworpen, dan wordt het opbod van onwaarde verklaard en blijft de koper verbonden, ten ware andere schuldeischers een opbod hadden gedaan.

(4) Cf. n° 618.

(5) *Texte flamand.* — ART. 31. Het vonnis tot aanneming van borgtocht wijst den ministerieelen ambtenaar aan, die belast is met den verkoop, en bepaalt den dag waarop deze zal geschieden. Daartoe wordt overgegaan volgens de eerste voorwaarden of volgens een nieuw lastkohier, in gemeen overleg opgemaakt door den opbieder en de belanghebbende partijen.

Cet article reproduit l'article 95 de la loi du 15 août 1854.

674. — De la réception de caution et des suites. — Le jugement qui agréé la caution désigne l'officier ministériel qui vendra le navire et fixe l'époque de la vente. Dans l'intervalle, le tiers détenteur gère et se comporte en propriétaire. Il peut toujours empêcher la vente en désintéressant les créanciers. Les clauses primitives du cahier des charges ne peuvent être modifiées que de l'accord de toutes les parties (1).

ARTICLE 32 (2).

Lorsqu'une surenchère a été notifiée dans les termes de l'article 29, chacun des créanciers inscrits a le droit de se faire subroger à la poursuite, conformément à l'article 58 de la loi du 15 août 1854, si le surenchérisseur ou le nouveau propriétaire ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère.

Sont également applicables au cas de surenchère les articles 59 et 60 de ladite loi.

675. — De la subrogation. — Cet article, qui reproduit l'article 97 de la loi du 15 août 1854, vise le cas où le créancier surenchérisseur ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère, c'est-à-dire si, dans ce délai, il ne met pas au rôle la demande en validité. L'article 58 visé ci-dessus est conçu en ces termes : « *Faute par le créancier saisissant d'avoir poursuivi sur la seconde saisie à lui dénoncée, conformément à l'article ci-dessus, le second saisissant peut, par un simple acte, demander la subrogation (3).* »

(1) WAELBROECK, t. IV, nos 290 et s.; — MARCOTY, nos 810 et s.

(2) *Texte flamand.* — ART. 32. Wanneer een opbod naar luid van artikel 29 is betekend, heeft ieder der ingeschreven schuldeischers het recht, overeenkomstig artikel 58 der wet van 15 Augustus 1854, zich in de plaats van de vervolgende partij te doen stellen, indien de opbieder of de nieuwe eigenaar aan de rechtspleging geen gevolg geeft binnen ééne maand na het opbod.

Op het geval van opbod zijn eveneens van toepassing de artikelen 59 en 60 van genoemde wet.

(3) MARCOTY, t. II, nos 826 et s.

S'il n'y a pas ou plus d'avoué, le simple acte du palais doit faire place à un ajournement.

La subrogation, dont il est ici question, n'est point la forme de solution des obligations visée par le Code civil, mais une cession d'action judiciaire, droit d'exécuter par la vente forcée. La demande en subrogation ne doit pas être signifiée à la partie saisie (1). Le créancier subrogé continue la procédure là où le poursuivant l'a abandonnée (2). Tout créancier qui peut poursuivre l'expropriation peut aussi exercer la subrogation.

676. — De la collusion, fraude et négligence. — L'article 59 de la loi de 1854 dit que « *la subrogation peut également être demandée s'il y a collusion, fraude ou négligence, sans préjudice, en cas de collusion ou de fraude, aux dommages-intérêts envers qui il appartiendra. Il y a négligence lorsque le poursuivant n'a pas rempli une formalité ou n'a pas fait un acte de procédure dans les délais prescrits* ».

On entend par « collusion » un accord frauduleux entre poursuivant et saisi et qui nuise aux créanciers. Il y a fraude lorsque des men-songes, des manœuvres ou des artifices aggravent la tromperie. L'intention de nuire y est caractéristique.

Par contre, la négligence, oubli d'une formalité, opère par le seul effet matériel de la contravention aux formalités.

La demande en subrogation peut se faire en tout état de cause.

677. — De la condamnation aux dépens et de la remise des pièces. — L'article 60 de la loi de 1854 dispose que « *la partie qui succombera sur la demande en subrogation sera condamnée personnellement aux dépens. Le poursuivant contre lequel la subrogation aura été prononcée sera tenu de remettre les pièces de la poursuite au subrogé, sur son récépissé; il ne sera payé de ses frais de poursuite qu'après l'adjudication.* »

Le demandeur en subrogation ne peut, s'il échoue, faire entrer les frais de poursuite parmi ceux faits dans l'intérêt de la masse. Quand la subrogation est prononcée, le subrogé peut exiger la remise des pièces.

(1) Brux., 28 mai 1885, *Pas.*, II, p. 322. — (2) Idem.

ARTICLE 33 (1).

Pour parvenir à la revente par suite de surenchère, l'officier ministériel commis par le jugement rendu conformément à l'article 31 de la présente loi, fait imprimer des affiches qui contiennent :

1° La date et la nature de l'acte d'aliénation sur lequel la surenchère a été faite, et, le cas échéant, le nom du notaire qui l'a reçu;

2° Le prix énoncé dans l'acte, s'il s'agit d'une

(1) *Texte flamand.* — ART. 33. Om tot herveiling ten gevolge van opbod te komen, laat de ministerieele ambtenaar, aangesteld door het overeenkomstig artikel 31 van deze wet gewezen vonnis, plakbrieven drukken, vermeldende :

1° Den datum en den aard van de akte van vervreemding waarop het opbod is gedaan, en, bij voorkomend geval, den naam van den notaris die ze ontvangen heeft;

2° Den in de akte vermelden prijs, indien het eene verkooping geldt, of de waardeering, aan de zee- of binnenschepen toegekend in de beteekening aan de ingeschreven schuldeischers, indien het eenig andere akte geldt;

3° Het bedrag van het opbod;

4° De namen, het beroep, de woonplaats van den vorigen eigenaar en van den opbieder;

5° Den naam, den aard der beweegkracht van het vaartuig, de materialen van zijn romp, het tijdstip waarop het werd gebouwd, zijne afmetingen en zijne tonneermaat, en, betreft het een vaartuig met mechanischen motor, de nominale kracht van zijne drijfmachine;

6° De plaats waar het is liggende;

7° De opgave van dag, uur en plaats der toewijzing.

Deze plakbrieven worden ten minste tien dagen vóór de toewijzing aangeslagen aan den grooten mast of op het meest in het oog vallende gedeelte van het vaartuig aan den hoofdingang van het gemeentehuis der plaats waar de verkoop zal geschieden, op de kade der haven waar het vaartuig is gemeerd, alsmede aan de beurs van koophandel, zoo die aldaar bestaat.

Binnen den zelfden termijn worden de voorgaande aanwijzingen opgenomen in een van de nieuwsbladen der gemeente waar de verkoop zal geschieden, alsmede in een der nieuwsbladen van Antwerpen, van Gent en van het arrondissement waarin is gelegen de haven waar het schip te huis hoort.

Bovendien zijn van toepassing de artikelen 99 en 100 der wet van 15 Augustus 1854.

vente, ou l'évaluation donnée aux navires ou bateaux dans la notification aux créanciers inscrits, s'il s'agit de tout autre acte ;

3° Le montant de la surenchère ;

4° Les noms, professions, domiciles du précédent propriétaire et du surenchérisseur ;

5° Le nom, le mode de puissance motrice du bâtiment, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions, son tonnage et, s'il s'agit d'un bâtiment à moteur mécanique, la force nominale de sa machine motrice ;

6° Le lieu où il se trouve ;

7° L'indication des jour, heure et lieu de l'adjudication.

Ces affiches sont apposées, dix jours au moins avant l'adjudication, au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment, à la porte principale de la maison communale du lieu où la vente doit se faire, sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la bourse de commerce, s'il y en a une.

Dans le même délai, l'insertion des énonciations qui précèdent sera faite dans un des journaux publiés au lieu où la vente doit se faire, ainsi que dans un des journaux d'Anvers, de Gand et de l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache.

Les articles 99 et 100 de la loi du 15 août 1854 sont, en outre, applicables.

678. — **Publicité de la vente.** — L'article 33 n'est qu'une variante de l'article 98 de la loi de 1854. Il énumère ce que doivent contenir les affiches, les lieux où elles sont apposées, les délais de leur apposition et des insertions dans les journaux. Le délai de dix jours avant l'adjudication durant lequel les affiches demeurent apposées est un délai de dix jours pleins. L'officier ministériel qui viole ces dispositions est passible de peines disciplinaires sans préjudice à tous dommages-intérêts.

679. — **Sommation d'assister à la vente. — Mise à prix. — Admission du public.** — L'article 99 de la loi du 15 août 1854, applicable à cette matière, est ainsi conçu : « *Dix jours au moins avant l'adjudication, sommation sera faite à l'ancien et au nouveau propriétaire d'assister à cette adjudication aux lieu, jour et heure indiqués. Pareille sommation sera faite au créancier surenchérisseur si c'est le nouveau propriétaire ou un autre créancier qui poursuit. Dans le même délai seront déposés en l'étude du notaire, le cahier des charges et l'acte d'aliénation qui tiendra lieu de minute d'enchère. Le prix porté dans l'acte ou la valeur déclarée et le montant de la surenchère tiendront lieu de mise à prix. Le public sera admis à concourir à l'adjudication* (1).

L'article 99 vise deux cas, celui où le surenchérisseur revend et où il somme l'ancien et le nouveau propriétaire d'assister à l'adjudication, et le cas où le nouveau propriétaire ou un créancier poursuit et où il somme le créancier surenchérisseur (2). La sommation se fait selon l'article 68 du Code de procédure.

L'article 100 ajoute : *Les créanciers inscrits seront également appelés à l'adjudication dans le délai fixé par les assignations par le Code de procédure.*

680. — **Nullité.** — Les formalités de l'article 33 sont observées à peine de nullité (3).

ARTICLE 34 (4).

Le surenchérisseur, même en cas de subrogation à la poursuite, est déclaré adjudicataire, si, au jour

(1) MARCOTTY, t. II, nos 849 et s.

(2) WAELBROECK, t. III, p. 329 et s. — (3) Cf. art. 34 ci-dessus.

(4) *Texte flamand.* ART. 34. De opbieder, zelfs in geval van indeplaatsstelling in de vervolging, wordt koper verklaard, indien op den voor de toewijzing bepaalden dag, geen ander bieder zich aanmeldt.

fixé pour l'adjudication, il ne se présente pas d'autre enchérisseur.

Sont applicables au cas de surenchère les articles 42, 43, 46, 47, 48, 49 de la loi du 15 août 1854 et 22 de la présente loi.

Les formalités prescrites par les articles 29 et 33 qui précèdent sont observées à peine de nullité.

Les nullités doivent être proposées, à peine de déchéance, conformément à l'alinéa 4 de l'article 101 de la loi du 15 août 1854.

L'alinéa 5 dudit article est également applicable.

681. — De l'absence de surenchère. — Tel est le point visé par l'article 34, alinéa 1^{er}, variante de l'article 101 de la loi de 1854. En ce cas, le surenchérisseur, qui est le plus offrant, est déclaré adjudicataire. Le surenchérisseur peut présenter un tiers surenchérisseur (1). Alors ce dernier est adjudicataire.

L'alinéa deuxième vise des formalités diverses. D'abord, le sort des frais de poursuites. L'article 42 de la loi du 15 août 1854, ainsi applicable, dispose : *Les frais de poursuite, y compris ceux des placards et insertions dans les journaux, seront taxés par le président ou un des juges du tribunal civil et il ne pourra rien être exigé au delà de la taxe. Le montant de la taxe sera publiquement annoncé avant l'ouverture des enchères et cette annonce sera mentionnée dans le procès-verbal d'adjudication sous peine de tous dommages-intérêts et même de poursuite disciplinaire contre le notaire.* Cette disposi-

Op het geval van opbod zijn van toepassing de artikelen 42, 43, 46, 47, 48, 49 der wet van 15 Augustus 1854 en 22 van deze wet.

De bij bovenstaande artikelen 29 en 33 voorgeschreven formaliteiten worden op straffe van nietigheid nagekomen.

De middelen tot nietigheid moeten, op straffe van vervallenverklaring, worden voorgedragen overeenkomstig de 4^{de} alinea van artikel 101 der wet van 15 Augustus 1854.

Het 5^e lid van genoemd artikel is eveneens van toepassing.

(1) Art. 115, loi hypothécaire. — Cf. n^o 616.

tion a pour but de fixer vis-à-vis de l'adjudicataire le montant des frais, afin qu'il puisse les comprendre dans son appréciation du navire. La taxation a lieu comme en matière sommaire.

Aux termes de l'article 6 du décret du 16 février 1807, la taxe du président est susceptible d'opposition. Cette opposition peut être formée par le poursuivant et par le saisi dont l'intérêt est évident, et non par l'adjudicataire qui était averti (1).

Ces formalités ne sont pas prescrites à peine de nullité, mais seulement de dommages-intérêts avec sanction disciplinaire contre le notaire s'il y a lieu, même en cas de simple faute.

682. — De l'adjudication. — « *Au jour indiqué par l'adjudication, dit l'article 43 de la loi de 1854, il y sera procédé à la requête du poursuivant et, à son défaut, à la requête d'un des créanciers inscrits ou d'un des créanciers dont le commandement a été transcrit.* »

« *Le notaire, dit l'article 46, pourra refuser les enchères des personnes qui lui sont inconnues ou dont l'identité et la solvabilité ne lui paraissent pas justifiées.* »

« *Les déclarations de command, dit l'article 47, devront être faites en l'étude du notaire commis ou lui être signifiées dans les vingt-quatre heures de l'adjudication. Elles seront inscrites ou mentionnées au pied du procès-verbal d'adjudication sans qu'il soit besoin de les notifier au receveur de l'enregistrement. L'adjudicataire sera garant de la solvabilité et de la capacité civile de son command, sans toutefois que cette garantie donne lieu à un droit d'enregistrement particulier.* »

On entend par *command* la personne pour qui une autre personne, *commandé, commandataire, déclarant*, a traité sans la faire connaître, mais en se réservant de pouvoir le faire par une simple déclaration. Il y a déclaration de *command* quand le déclarant désigne le *command*. Elle ne doit pas être faite par acte authentique; le délai de vingt-quatre heures est compté heure par heure; elle ne peut être accompagnée de modalités ou de réserves.

« *Le notaire, dit l'article 48, ne pourra, à peine de nullité de l'adjudication et de tous dommages-intérêts, recevoir comme enchérisseurs : 1^o les juges qui sont intervenus aux jugements rendus sur*

(1) Waelbroeck, t. II, p. 558.

la poursuite en expropriation, les officiers du ministère public qui ont donné des conclusions pour ces jugements, le juge de paix qui assiste à la vente et son greffier; 2^o le saisi; 3^o l'époux du saisi; 4^o le tuteur ou curateur du saisi; 5^o l'avoué du poursuivant en son nom personnel; 6^o les personnes notoirement insolvables. Néanmoins, la personne désignée sous le n^o 5^o pourra enchérir et se rendre adjudicataire si elle a une créance inscrite sur l'immeuble ou une créance chirographaire en vertu d'un titre exécutoire antérieur à la saisie. Le notaire pourra, dans tous les cas, requérir caution de l'adjudicataire. Si la caution n'a pas été exigée lors de la vente, le tribunal, sur la demande du saisissant, de l'un des créanciers inscrits ou ayant fait transcrire leur commandement, ou même du saisi, pourra, selon les circonstances, ordonner que caution sera fournie par l'adjudicataire jusqu'à concurrence de la somme qui sera déterminée par le jugement. »

La caution est celle que visent les articles 2018 et 2019 du Code civil.

« Le titre de l'acquéreur, dit l'article 49, se composera du cahier des charges et du procès-verbal de l'adjudication, sans qu'il soit besoin d'y ajouter les dires, observations, ordonnances et autres pièces de la procédure. »

« Faute par l'adjudicataire, dit l'article 22 de la présente loi (1) d'exécuter les clauses de l'adjudication, le bâtiment est vendu à la folle enchère après une simple mise en demeure notifiée au fol enchérisseur et non suivie d'effet dans les trois jours de la notification. La revente a lieu par le ministère du même officier ministériel, sur le même cahier des charges, après de nouvelles publications, dans les formes prescrites par l'article 18 (1). »

683. — Des nullités. — L'article 101, alinéa 4 de la loi de 1854 s'exprime comme suit : « Les nullités devront être proposées à peine de déchéance, savoir : celles qui concernent la déclaration de surenchère et l'assignation, avant le jugement qui doit statuer sur la réception de la caution; celles qui sont relatives aux formalités de la mise en vente, au moins huit jours avant l'adjudication. Il sera statué sur les premiers par le jugement de réception de la caution, et sur les autres, avant le jour de l'adjudication, toutes affaires

(1) Cf. n^o 658

cessantes. » Il s'ensuit que les nullités doivent être proposées avant la clôture des débats; le ministère public ne doit pas être entendu. Les demandes en nullité sont soumises à un délai visé par l'article 35 (1).

684. — De l'opposition et de l'appel. — « *Aucun jugement ou arrêt par défaut, dit l'alinéa 5 de l'article 101 de la loi de 1854, en matière de surenchère sur aliénation volontaire ne sera susceptible d'opposition. Les jugements qui statueront sur les nullités antérieures à la réception même de la caution, et ceux qui prononceront sur la demande en subrogation intentée pour collusion ou fraude, seront seuls susceptibles d'être attaqués par voie d'appel, dans la huitaine de la signification par avoué.* » Il faut donc une disposition expresse de la loi pour que ces jugements puissent être frappés d'appel.

ARTICLE 35 (2).

L'adjudication par suite d'une surenchère sur aliénation volontaire ne peut être frappée d'aucune autre surenchère, sauf toutefois ce qui est statué par l'article 22 en cas de folle enchère.

Les demandes en nullité devront être formées, à peine de déchéance, dans la quinzaine de la vente.

685. — Surenchère sur surenchère ne vaut. — Ce principe, emprunté à l'article 101, alinéa 6 de la loi de 1854, reçoit exception en cas d'adjudication sur folle enchère. Il y a ouverture à nouvelle surenchère. L'adjudication sur folle enchère ne peut être suivie de surenchère (3).

(1) Cf. n° 683.

(2) *Texte flamand.* — ART. 35. De toewijzing ten gevolge van een opbod bij vrijwillige vervreemding, kan door geen verder opbod worden getroffen, behoudens nochtans hetgeen bij artikel 22 in geval van rouwkoop is bepaald.

De eischen tot nietigheid moeten, op straffe van vervallenverklaring, worden ingesteld binnen vijftien dagen na den verkoop.

(3) Cf. Brux., 24 mars 1862, *Pas.* II, p. 267.

685bis. — Demande en nullité. — Délai. — Les demandes en nullité doivent être formées dans la quinzaine de la vente. L'inobservation du délai entraîne la perte du droit lui-même (1).

§ 5. — DE L'ORDRE.

ARTICLE 36 (2).

La distribution du prix est faite ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile au titre de l'ordre.

686. — De l'ordre. — La loi renvoie aux dispositions du Code de procédure civile.

« Il n'existe, dit l'exposé des motifs, aucune raison d'établir des prescriptions spéciales pour la distribution du prix d'un navire ou d'un bateau saisi. »

Le Code de procédure civile contient à cet égard les dispositions suivantes, que nous nous bornons à rappeler :

TITRE XIV, *De l'ordre* (3). — ART. 749 à 751. (Abrogés et remplacés par la loi du 15 août 1854, sur l'expropriation forcée.)

Loi du 15 août 1854. — TITRE III, *De l'ordre*. — ART. 102. — Dans la quinzaine qui suivra l'expiration du délai énoncé à l'article 53, § 3, si l'adjudication n'est point attaquée, ou dans la quinzaine de la

(1) WAELBROECK, t. IV, p. 393, n° 27.

(2) *Texte flamand.* — ART. 36. De verdeeling van den koopprijs geschiedt zoals door het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering is voorgeschreven in den titel tot regeling van voorrang.

(3)

TABLE DE CONCORDANCE

Code de procédure civile	Loi du 15 août 1854
749	102
750	103
751	103

signification du jugement ou de l'arrêt qui aura statué sur la demande en nullité, les créanciers et la partie seront tenus de se régler entre eux sur la distribution du prix.

ART. 103. — Le délai de quinzaine expiré sans arrangement à l'amiable, la partie la plus diligente présentera une requête au président du tribunal qui doit connaître de l'ordre. Le magistrat, sur la minute de cette requête, qui ne sera pas expédiée, ordonnera la convocation des créanciers inscrits, en chambre du conseil, au jour et heure qu'il fixera, à l'effet d'amener entre eux un arrangement.

Il y aura un délai de dix jours au moins et de vingt jours au plus entre l'ordonnance et le jour de la réunion à laquelle seront convoqués les créanciers inscrits, l'acquéreur et la partie saisie.

Cette convocation sera faite par le requérant par lettre chargée (recommandée) à la poste, huit jours au moins avant celui de la réunion, adressée aux domiciles respectifs, et pour les créanciers inscrits, aux domiciles élus dans les inscriptions.

ART. 104. — Les créanciers chirographaires, réclamant privilège sur l'immeuble, pourront, avant la convocation, former opposition sur le prix en mains de l'acquéreur ou en celles du greffier du tribunal.

Les opposants seront convoqués conformément à l'article précédent, et, en tout cas, ils seront admis à la délibération sur l'ordre amiable.

ART. 105. — La réunion pourra être prorogée à dix jours sans plus.

ART. 106 (1). — Si les parties s'accordent sur la distribution du prix, les inscriptions prises du chef des créances qui ne viennent pas en ordre utile seront rayées en vertu d'une ordonnance du président. Les autres inscriptions seront rayées en vertu des articles 772, 773 et 774 du Code de procédure civile.

Si l'acquéreur est en retard d'acquitter le prix de vente, l'ordre amiable est rendu exécutoire par le président, et le greffier délivre un bordereau à chaque créancier utilement colloqué.

Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux, le président le déclarera par un procès-verbal. Il désignera le juge-commissaire,

(1) L'article 106 cesse d'avoir effet si, par suite de radiations d'inscriptions, le nombre des créanciers se trouve réduit à trois ou au-dessus; par suite, il appartient au tribunal de régler la distribution du prix. (Brux., 2 févr. 1856, PAND. PÉR., II, 63.)

devant lequel il sera procédé à l'ordre, conformément à l'article 752 du Code de procédure civile.

ART. 107. — Néanmoins, l'ordre ne pourra être provoqué que s'il n'y a plus de trois créanciers inscrits.

S'il y a moins de quatre créanciers inscrits, la distribution du prix sera réglée par le tribunal, statuant comme en matière sommaire et urgente, sur simple ajournement signifié à la requête de la partie la plus diligente.

L'audience ne pourra être poursuivie que sur le certificat du greffier enregistré gratis, constatant l'existence du procès-verbal énoncé en l'article précédent (1).

ART. 108. — Les créanciers dont l'opposition ou la non-comparution aura empêché la distribution du prix à l'amiable pourront être condamnés aux frais de l'ordre.

ART. 109. — En cas d'aliénation volontaire autre que par expérience, le juge-commissaire qui doit procéder à l'ordre sera désigné par le président du tribunal de première instance, à la requête de la partie la plus diligente.

ART. 752. — Le poursuivant prendra l'ordonnance du juge commis, qui ouvrira le procès-verbal d'ordre, auquel sera annexé un extrait délivré par le conservateur, de toutes les inscriptions existantes.

ART. 753. — En vertu de l'ordonnance du commissaire, les créanciers seront sommés de produire, par acte signifié aux domiciles élus par leurs inscriptions, ou à celui de leurs avoués, s'il y en a de constitués.

ART. 754. — Dans le mois de cette sommation, chaque créancier sera tenu de produire ses titres avec acte de produit, signé de son avoué et contenant demande ou collocation. Le commissaire fera mention de la remise sur son procès-verbal (2).

(1) Voy. Code Proc. civ., art. 775. — Le délai pour interjeter appel d'un jugement de distribution du prix d'un immeuble saisi, par voie d'attribution, sans le concours d'un juge-commissaire, est de trois mois à dater de sa signification à personne. — Cass. b., 16 janv. 1890, *Pas.*, I, p. 61.

(2) Le délai pour produire à l'ordre court, pour chaque créancier séparément, du jour où la sommation lui est personnellement adressée, et non de la date de la dernière sommation faite dans la procédure d'ordre. — Cass. fr., 30 avril 1890, *DALL. PÉR.*, I, 461 et la note; *PAND. FR.*, n° 628.

ART. 755. — Le mois expiré, et même auparavant, si les créanciers ont produit, le commissaire dressera, en suite de son procès-verbal, un état de collocation sur les pièces produites. Le poursuivant dénoncera, par acte d'avoué à avoué, aux créanciers produisant et à la partie saisie, la confection de l'état de collocation, avec sommation d'en prendre communication et de contredire, s'il y échet, sur le procès-verbal du commissaire, dans le délai d'un mois (1).

ART. 756. — Faute par les créanciers produisant de prendre communication des productions des mains du commissaire dans ledit délai, ils demeureront forclos, sans nouvelle sommation ni jugement; il ne sera fait aucun dire s'il n'y a contestation (2).

ART. 757. — Les créanciers qui n'auront produit qu'après le délai fixé supporteront sans répétition, et sans pouvoir les employer dans aucun cas, les frais auxquels leur production tardive et la déclaration d'icelle aux créanciers à l'effet d'en prendre connaissance auront donné lieu. Ils seront garants des intérêts qui auront cours, à compter du jour où ils auraient cessé si la production eût été faite dans le délai fixé.

ART. 758. — En cas de contestation, le commissaire renverra les contestants à l'audience, et néanmoins arrêtera l'ordre pour les créances antérieures à celles contestées, et ordonnera la délivrance des bordereaux de collocation de ces créanciers, qui ne seront tenus à aucun rapport à l'égard de ceux qui produiraient postérieurement.

ART. 759. — S'il ne s'élève aucune contestation, le juge-commissaire fera la clôture de l'ordre; il liquidera les frais de radiation et

(1) La nullité de la notification exigée par l'article 755 est purement relative à la partie saisie et ne peut être invoquée par des créanciers pour en inférer qu'un ordre aurait été irrégulièrement clos. — Cass. b., 28 nov. 1851. *Pas.*, 1853, I, p. 106. — Le délai pour contredire un règlement provisoire d'ordre court, pour chaque créancier, non du jour de la dénonciation qui lui en est faite personnellement, mais du jour du dernier acte de dénonciation fait à l'une des parties intéressées. — Cass. fr., 14 juin 1875, *DALL. PÉR.*, I, 417; *PAND. FR.*, n° 1041.

(2) La forclusion anéantit le droit de contredire l'état de collocation et, par conséquent, d'élever aucune discussion sur l'ordre, le rang des hypothèques et la légitimité des créances colloquées. Elle constitue un moyen péremptoire au fond et peut être opposée en tout état de cause, même pour la première fois en instance d'appel. — Cass. b., 15 juill. 1847, *Pas.*, 1848, I, p. 89. — La forclusion étant absolue s'applique à la demande de séparation de patrimoine — Cass. b., 3 mai 1850, *Pas.*, 1851, I, p. 54.

de poursuite d'ordre, qui seront colloqués par préférence à toutes autres créances; il prononcera la déchéance des créanciers non produisants, ordonnera la délivrance des bordereaux de collocation aux créanciers utilement colloqués, et la radiation des inscriptions de ceux non utilement colloqués. Il sera fait distraction en faveur de l'adjudicataire, sur le montant de chaque bordereau, des frais de radiation de l'inscription (1).

ART. 760. — Les créanciers postérieurs en ordre d'hypothèque aux collocations contestées seront tenus, dans la huitaine du mois accordé pour contredire, de s'accorder entre eux sur le choix d'un avoué; sinon, ils seront représentés par l'avoué du dernier créancier colloqué. Le créancier qui contestera individuellement supportera les frais auxquels sa contestation particulière aura donné lieu, sans pouvoir les répéter ni employer en aucun cas. L'avoué poursuivant ne pourra, en cette qualité, être appelé dans la contestation (2).

ART. 761. — L'audience sera poursuivie par la partie la plus diligente, sur un simple acte d'avoué à avoué, sans autre procédure.

ART. 762. — Le jugement sera rendu sur le rapport du juge-commissaire et les conclusions du ministère public; il contiendra liquidation des frais.

ART. 763. — L'appel de ce jugement ne sera reçu, s'il n'est interjeté dans les dix jours de sa signification à avoué, outre un jour par trois myriamètres de distance du domicile réel de chaque partie; il contiendra assignation et énonciation des griefs (3).

(1) Lorsque, à la suite d'un ordre clôturé par le juge-commissaire, le créancier second inscrit sur les immeubles vendus a reçu d'un adjudicataire le montant de son bordereau de collocation, que les autres immeubles ont été revendus sur folle enchère, et que les prix nouvellement obtenus ne suffisent pas à payer intégralement le premier inscrit, celui-ci a un recours contre le second inscrit pour le paiement du manquant; il n'a aucun recours contre l'adjudicataire qui a payé le second inscrit sur présentation d'un bordereau exécutoire contre lui. — Cass. b., 27 juin 1895, *Pas.* I, p. 231.

(2) Lorsque plusieurs créanciers contredisent une collocation sur les primes, ils doivent se faire représenter par un seul avoué, alors même qu'ils se contredisent mutuellement. S'ils prennent des avoués différents, c'est à chacun d'eux à en payer ses frais. — Cass. b., 13 mai 1839, *Pas.*, I, p. 92.

(3) L'article 763 est une disposition exceptionnelle dont l'application doit être limitée au cas spécial qu'il prévoit, il ne s'applique pas au jugement qui a réglé directement entre trois créanciers la distribution du prix par voie d'attribution, conformément à l'article 107 de la loi du 15 août 1854. — Cass., b., 16 janv. 1890,

ART. 764. — L'avoué du créancier colloqué pourra être intimé s'il y a lieu.

ART. 765. — Il ne sera signifié sur l'appel que des conclusions motivées de la part des intimés; et l'audience sera poursuivie ainsi qu'il est dit en l'article 761.

ART. 766. — L'article contiendra liquidation des frais; les parties qui succomberont sur l'appel seront condamnées aux dépens, sans pouvoir les répéter.

ART. 767. — Quinzaine après le jugement des contestations, et, en cas d'appel, quinzaine après la signification de l'arrêt qui y aura statué, le commissaire arrêtera définitivement l'ordre des créances contestées et de celles postérieures, et ce, conformément à ce qui est prescrit par l'article 759; les intérêts et arrérages des créanciers utilement colloqués cesseront.

ART. 768. — Les frais de l'avoué qui aura représenté les créanciers contestants seront colloqués, par préférence à toutes autres créances, sur ce qui restera de deniers à distribuer, déduction faite de ceux qui auront été employés à acquitter les créances antérieures à celles contestées.

ART. 769. — L'arrêt qui autorisera l'emploi des frais prononcera la subrogation au profit du créancier sur lequel les fonds manqueront, ou de la partie saisie. L'exécutoire énoncera cette disposition et indiquera la partie qui devra en profiter.

ART. 770. — La partie saisie et le créancier sur lequel les fonds manqueront auront leur recours contre ceux qui auront succombé dans la contestation, pour les intérêts et arrérages qui auront couru pendant le cours des dites contestations.

ART. 771. — Dans les dix jours après l'ordonnance du juge-commissaire, le greffier délivrera à chaque créancier utilement colloqué le bordereau de collocation qui sera exécutoire contre l'acquéreur.

ART. 772. — Le créancier colloqué, en donnant quittance du montant de sa collocation, consentira la radiation de son inscription.

Pas., I, p. 61. — Mais il s'applique non seulement au jugement définitif sur les contestations principales, mais encore à tout jugement rendu sur les contestations incidentes qui se rattachent à l'ordre et en suspendent la clôture. — *Cass. b.*, 6 mars 1847, *Pas.*, I, p. 483.

ART. 773. — Au fur et à mesure du paiement des collocations, le conservateur des hypothèques, sur la représentation du bordereau et de la quittance du créancier, déchargera d'office l'inscription jusqu'à concurrence de la somme acquittée.

ART. 774. — L'inscription d'office sera rayée définitivement en justifiant, par l'adjudicataire, du paiement de la totalité de son prix, soit aux créanciers utilement colloqués, soit à la partie saisie, et de l'ordonnance du juge-commissaire qui prononce la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués.

ART. 775. — En cas d'aliénation autre que celle par expropriation, l'ordre ne pourra être provoqué, s'il n'y a plus de trois créanciers inscrits; et il le sera par le créancier le plus diligent ou l'acquéreur après l'expiration des trente jours qui suivront les délais prescrits par les articles 2185 et 2194 du Code civil (art. 115 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851) (1).

ART. 776. — L'ordre sera introduit et réglé dans les formes prescrites par le présent titre (2).

ART. 777. — L'acquéreur sera employé par préférence, pour le coût de l'extrait des inscriptions et dénonciations, aux créanciers inscrits.

ART. 778. — Tout créancier pourra prendre inscription pour conserver les droits de son débiteur, mais le montant de la collocation du débiteur sera distribué, comme chose mobilière, entre tous les créanciers inscrits ou opposants avant la clôture de l'ordre.

ART. 779. — En cas de retard ou de négligence dans la poursuite d'ordre, la subrogation pourra être demandée. La demande en sera formée par requête insérée au procès-verbal d'ordre, communiquée au poursuivant par acte d'avoué, jugé sommairement en la chambre du conseil, sur le rapport du juge-commissaire (3).

(1) Voy. loi, 15 août 1854, sur l'expropriation forcée, art. 107.

(2) Voy. loi, 15 août 1854, sur l'expropriation forcée, art. 102 et 109.

(3) Voy. loi, 15 août 1854, sur l'expropriation forcée, art. 102.

ARTICLE 37 (1).

Le titre II du livre II de l'ancien Code de commerce est abrogé.

Les poursuites commencées antérieurement à la mise en vigueur de la présente loi continueront à être réglées par les dispositions législatives qui sont actuellement obligatoires.

687. — Dispositions transitoires. — La loi n'ayant pas d'effet rétroactif, les droits nés sous la loi antérieure continueront à être régis par elle.

(1) *Texte flamand.* — ART. 37. Titel II van het II^{de} boek van het vroeger Wetboek van koophandel wordt ingetrokken.

De rechtsvorderingen, ingesteld vóór het in werking treden van deze wet, blijven beheerscht door de wetsbepalingen die thans van kracht zijn.

CHAPITRE VI

Loi fiscale du 9 septembre 1908 et articles divers des lois des 10 février et 4 septembre 1908 modifiant sur plusieurs points de détail la législation antérieure.

§ 1^{er}. — DISPOSITIONS FISCALES.

688. — Droits d'enregistrement. — « La loi fondamentale du 22 frimaire an VII sur l'enregistrement, dit l'exposé des motifs (1), pose en principe qu'il est établi un droit *proportionnel* sur les obligations et les libérations de sommes et valeurs et sur toute transmission entre vifs de biens meubles ou immeubles (art. 2 et 4).

» Ce droit est actuellement de fr. 0.65 par 100 francs pour les libérations, de fr. 1.40 par 100 francs pour les prêts et pour les marchés de construction, de fr. 2.70 par 100 francs pour les ventes de meubles. Les ouvertures de crédit sur hypothèque ou sur gage sont, comme les prêts, assujetties au droit de fr. 1.40 par 100 francs, dont fr. 0.65 sont exigibles au moment de l'enregistrement de l'acte d'ouverture et le surplus lors de la réalisation du crédit. (Lois, 24 mars 1873, art. 6 et 8; 28 juill. 1879, art. 1^{er}.)

» Par dérogation à ce tarif, une loi du 12 avril 1864 a soumis à

(1) *Doc. parl.*, 1907-1908, Ch., p. 751.

un droit fixe, invariable, de fr. 2.20 (actuellement fr. 2.40) les « acquisitions de navires à titre onéreux ».

» C'est, à la fois, trop et trop peu. C'est trop, car il est de toute justice que le droit d'enregistrement, prix de la protection que nos lois civiles accordent aux actes et aux contrats, soit proportionné à l'importance pécuniaire de la chose sujette à l'impôt. C'est trop peu, car les acquisitions à titre onéreux ne sont pas les seules opérations qu'il convienne de favoriser en vue du développement de nos entreprises maritimes et fluviales; le marché de construction et l'emprunt doivent être vus, au moins, avec autant de faveur. »

La loi établit donc un droit proportionnel uniforme, modique, qui ne pourra jamais être une entrave, — fr. 0.10 par 100 francs avec minimum de fr. 2.50, — portant sur les marchés pour construction, réparation et entretien de navires ou bateaux (art. 1^{er}), les ventes de cette espèce de biens (art. 2), les prêts et les ouvertures de crédit sur hypothèque maritime ou fluviale (art. 3 et 4) et, enfin, les libérations de sommes dues en vertu de pareils contrats (art. 5).

Il s'applique à tous navires et bateaux; il ne se limite pas aux seuls bâtiments définis par les articles 1^{er} et 260 de la loi maritime (exposé des motifs à la Chambre des représentants, p. 752).

L'ancienne législation accordait trop de faveur aux acquisitions à titre onéreux (droit fixe de fr. 2.40), et elle avait le défaut de ne point favoriser les marchés pour la construction des navires et les emprunts, dit justement M. Van Bladel (1), qui donne l'utile tableau ci-dessous :

1^o Marchés de construction, de réparation et d'entretien de navires ou bateaux :

Jadis : 1.40 p. c. (loi, 22 frimaire an VII, § 3, n^o 1).

Nouvelle loi : 0.10 p. c. (art. 1^{er});

2^o Ventes et généralement toutes transmissions à titre onéreux de navires ou bateaux :

Jadis : droit fixe de fr. 2.40 (loi, 12 avril 1864).

Nouvelle loi : 0.10 p. c. (art. 2).

Donc : pour les bâtiments de plus de 2,400 francs, légère augmentation, compensée par le dégrèvement des actes de prêts et d'ouvertures de crédit. D'ailleurs, aucun inconvénient, vu que le droit est léger ;

1) *La nouvelle législation maritime belge*, 24 pages, Anvers, 1909.

3° Prêts sur hypothèque maritime ou fluviale :

Jadis : 1.40 p. c. (loi, 22 frimaire an VII, § 3, n° 3).

Nouvelle loi : 0.10 p. c. (art. 3).

L'acte constitutif n'est assujéti qu'au timbre de dimension, même s'il est sous seing privé ;

4° Ouverture de crédit sur hypothèque maritime ou fluviale :

Jadis : 0.65 p. c. (loi, 24 mars 1873, art. 6).

Nouvelle loi : 0.10 p. c. (art. 4).

Aucun droit complémentaire n'est perçu en cas de réalisation du crédit.

Les reconnaissances des sommes remises par le crédeur au crédité sont exemptes du timbre et de l'enregistrement ;

5° Libérations de sommes dues en vertu des contrats susvisés :

Jadis : 0.65 p. c. (loi, 22 frimaire an VII, art. 69, § 2, n° 11).

Nouvelle loi ; 0.10 p. c. (art. 5).

En somme, ainsi que le dit la Commission (1), le projet consacre donc une légère aggravation en ce qui concerne les ventes de navires de mer — celles-ci se trouvaient soumises, jusqu'à présent, à un droit fixe — mais, en échange, il dégrève considérablement les ventes de bateaux d'intérieur et les actes de prêts et d'ouverture de crédit, tant sur navires de mer que sur bateaux d'intérieur.

En pratique, le droit de un par mille sur les achats de navires de mer est léger et ne peut donner lieu à aucun inconvénient. Il est largement compensé par la réduction considérable des droits qui est accordée en faveur du crédit réel maritime et fluvial.

689. — Droits d'hypothèque. — « L'article 19 de la loi du 21 ventôse an VII, dit l'exposé des motifs (2), a établi au profit du trésor public un impôt spécial sur l'*inscription* des créances hypothécaires et sur la *transcription* des actes emportant mutation de propriété immobilière.

» Le droit de transcription s'élève actuellement à fr. 1.25 par 100 francs et le droit d'inscription à fr. 1.30 par 1,000 francs (Lois, 3 janv. 1824, art. 1^{er} ; 28 juill. 1879, art. 1^{er}, § 4 et art. 4).

» Il a été reconnu, au lendemain de la loi du 21 août 1879, qu'en l'absence d'une disposition expresse, le droit établi pour la transcription des mutations immobilières ne pouvait être étendu aux trans-

(1) *Doc. parl.*, Ch., 1907-1908, p. 801.

(2) *Op. cité.*

missions de navires et que, seules, les inscriptions d'hypothèque maritimes reentraient dans les termes de la loi de ventôse.

» Les articles 6 et 8 combinés du projet de loi consacrent sous une autre forme, en l'accentuant, cette situation privilégiée. Il en résulte, d'une part, qu'un droit d'enregistrement particulier de 10 centimes par 100 francs sera dû sur les actes portant constitution d'une hypothèque maritime ou fluviale, mais, d'autre part, que l'immatriculation à la conservation des hypothèques des navires ou bateaux, l'inscription des actes translatifs ou déclaratifs de propriété ayant pour objet le bâtiment immatriculé, l'inscription et le renouvellement d'inscription du droit hypothécaire, en un mot, toutes les formalités instituées par la législation nouvelle sur la matière ne donneront lieu à la perception d'aucun droit spécial.

» Le projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure a déjà exonéré ces formalités du droit de timbre; ce ne sera pas l'un des moindres mérites du nouveau système de publicité instauré par ledit projet, que de réduire à presque rien, grâce à la simplification des recherches et des écritures, les salaires que les intéressés se trouveront dans le cas de devoir payer au conservateur.

» On remarquera que le projet actuel étend ses faveurs à tous les navires et bateaux, sans distinction ni restriction, et ne se limite pas aux seuls bâtiments définis par les articles 1^{er} et 260 du projet de loi sur la navigation maritime et intérieure ».

M. Van Bladel en présente le tableau suivant :

Actes portant constitution d'une hypothèque maritime ou fluviale (sur le montant en principal de la somme garantie) :

Jadis : 1.30 par mille (loi, 21 ventôse an VII).

Nouvelle loi : 0.10 p. c. (art. 6).

Les formalités hypothécaires relatives aux navires et bateaux sont exemptes de tout droit particulier (art. 8).

Les salaires dus au conservateur sont déterminés par l'arrêté royal du 10 septembre 1908 :

Pour chaque formalité d'inscription : 1 franc ;

Minimum pour chaque copie ou extrait : 1 franc ;

Pour chaque formalité constatée : fr. 0.25 ;

Pour tout certificat négatif : 1 franc.

Exemptions du droit de timbre : loi maritime, article 12, alinéa 2; article 33, alinéa 1^{er}.

Certaines formalités sont effectuées sans frais :

1° L'immatriculation à la conservation des hypothèques ;

2° Inscription des actes translatifs ou déclaratifs de propriété ayant pour objet le bâtiment immatriculé;

3° Inscription et renouvellement d'inscription du droit hypothécaire.

689bis. — Texte de la loi. — Nous nous bornons à reproduire ci-dessous le texte de la loi :

ARTICLE PREMIER (1).

Le droit proportionnel établi par l'article 69, § 3, n° 1°, de la loi du 22 frimaire an VII est réduit à fr. 0.10 p. c. pour les marchés de construction, de réparation et d'entretien de navires ou bateaux.

ARTICLE 2 (2).

Le droit proportionnel établi par l'article 69, § 5, n° 1°, de la loi du 22 frimaire an VII est réduit à fr. 0.10 p. c. pour les ventes et, généralement, pour les transmissions à titre onéreux de navires ou bateaux.

ARTICLE 3 (3).

Le droit proportionnel établi par l'article 69, § 3, n° 3, de la loi du 22 frimaire an VII est réduit à fr. 0.10 p. c. pour les prêts sur hypothèque maritime ou fluviale.

L'acte constitutif n'est assujetti qu'au timbre de dimension, même s'il est sous seing privé.

(1) *Texte flamand.* — ART. ÉÉN. Het evenredig recht bepaald bij artikel 69, § 3, n° 1°, der wet van 22 Frimaire jaar VII, wordt tot fr. 0.10 ten honderd verminderd voor de overeenkomsten tot bouwing, tot herstelling en tot onderhoud van zee- of binnenschepen.

(2) *Texte flamand.* — ART. 2. Het evenredig recht bepaald bij artikel 69, § 5, n° 1°, der wet van 22 Frimaire jaar VII, wordt tot fr. 0.10 ten honderd verminderd voor de verkoopen en, in het algemeen, voor de overdrachten ten bezwarenden titel van zee- of binnenschepen.

(3) *Texte flamand.* — ART. 3. Het evenredig recht bepaald bij artikel 69, § 3, n° 3°, der wet van 22 Frimaire jaar VII, wordt tot fr. 0.10 ten honderd verminderd voor de hypothecaire leeningen op de zee- of binnenschepen. Enkel aan het formaatzegeel is onderworpen de akte van vestiging, dan zelfs wanneer zij eene onderhandsche is.

ARTICLE 4 (1).

Le droit proportionnel établi par l'article 6 de la loi du 24 mars 1873 est réduit à fr. 0.10 p. c. pour les ouvertures de crédit sur hypothèque maritime ou fluviale.

Il n'est dû aucun droit complémentaire en cas de réalisation du crédit.

Sont exemptes du timbre et de l'enregistrement les reconnaissances des sommes remises par le créateur au crédité.

ARTICLE 5 (2).

Le droit proportionnel établi par l'article 60, § 2, n° 11°, de la loi du 22 frimaire an VII est réduit à fr. 0.10 p. c. pour les libérations des sommes dues en vertu des contrats susvisés.

ARTICLE 6 (3).

Sont assujettis au droit de fr. 0.10 p. c. sur le montant en principal de la somme garantie, les actes portant constitution d'une hypothèque maritime ou fluviale.

ARTICLE 7 (4).

Il ne peut être perçu moins de fr. 2.50 pour l'enregistrement des actes tombant sous l'application des dispositions qui précèdent.

(1) *Texte flamand.* — ART. 4. Het evenredig recht bepaald bij artikel 6 der wet van 24 Maart 1873, wordt tot fr. 0.10 ten honderd verminderd voor de hypothecaire kredietopeningen op zee- of binnenschepen. Geen aanvullend recht is verschuldigd in geval het krediet te gelde wordt gemaakt. Van zegel en registratie zijn vrij de schulderkenningen van de door den kredietgever aan den kredietnemer verstrekte sommen.

(2) *Texte flamand.* — ART. 5. Het evenredig recht bepaald bij artikel 60, § 2, n° 11°, der wet van 22 Frimaire jaar VII, wordt tot fr. 0.10 ten honderd verminderd voor de kwijtingen van sommen die krachtens hoogerbedoelde overeenkomsten verschuldigd zijn.

(3) *Texte flamand.* — ART. 6. Aan het recht van fr. 0.10 ten honderd over het hoofdbedrag der gewaarborgde som zijn onderworpen de akten waarbij eene hypotheek op zee- of binnenschepen wordt gevestigd.

(4) *Texte flamand.* — ART. 7. Wegens registratie der akten waarop de voorgaande bepalingen van toepassing zijn, mag niet minder dan fr. 2.50 worden geheven.

ARTICLE 8 (1).

Sont exemptes de tout droit particulier les formalités hypothécaires relatives aux navires et aux bateaux.

Les salaires dus au conservateur sont déterminés par arrêté royal.

ARTICLE 9 (2).

Est abrogé l'article 3 de la loi du 12 avril 1864.

§ 2. — ARTICLES DIVERS.

Compétence territoriale. — Cours d'eau. — « Forum arresti ». — Contrat à la grosse. — Délivrance des marchandises. — Prescriptions. — Disposition transitoire.

690. — Remarque générale. — Nous serons très brefs en ce qui concerne ces divers points. En effet, ils traitent de questions variées sur lesquelles la nouvelle loi belge a apporté de légers amendements. Nous aurons occasion, dans la suite de notre travail, d'en donner le commentaire complet.

690bis. — Compétence territoriale des cours d'eau. — « Sur la discussion de cette double question de compétence et de procédure est venu se greffer, disait la Commission, l'examen d'un problème relatif aux conflits de compétence territoriale dans les eaux de l'Escaut maritime, soulevé jadis par un projet de loi déposé par l'honorable M. Delbeke. »

Dans l'exposé des motifs de son projet, notre honorable collègue disait :

« Lorsqu'un fleuve ou une rivière séparent deux arrondissements

(1) *Texte flamand.* — ART. 8. Zijn vrij van alle bijzonder recht, de hypothecaire formaliteiten betreffende de zee- en binnenscheepen. De aan den bewaarder verschuldigde loonen worden bij koninklijk besluit bepaald.

(2) *Texte flamand.* — ART. 9. Wordt ingetrokken art. 3 der wet van 12 April 1864.

judiciaires — tel est le cas pour l'Escaut devant Anvers, — c'est sa ligne médiane qui forme la limite de chaque arrondissement. Il en résulte que les obligations nées d'un abordage, d'une assistance, d'un remorquage devront être poursuivies au tribunal de l'un ou de l'autre arrondissement, suivant que le fait se sera produit au delà ou en deça de la ligne séparative. Grave embarras pour la juridiction qui doit connaître de ces événements de navigation et qui pourra être différente pour ceux qui se passent dans une même rade. Incertitude sur l'endroit exact où les faits se sont produits; exceptions d'incompétence d'autant plus préjudiciables qu'en ces matières elles peuvent, moyennant des réserves de style à faire au début, être opposées lors des débats sur le fond, après que les mesures d'instruction, les expertises, les enquêtes auront été ordonnées ou accomplies. Si le tribunal ou la Cour d'appel se déclarent ensuite incompétents, toute la procédure est à recommencer. Heureux si l'on peut encore réunir les preuves souvent difficiles et fugaces (1).

» Quel remède apporter à cette situation? Déplacer la limite de certains arrondissements jusqu'à la laisse de haute mer sur l'une ou l'autre rive? Ce serait peut-être créer d'autres inconvénients au point de vue administratif. Il nous a semblé préférable de ne pas toucher aux limites actuelles et de donner d'une manière générale au demandeur le choix de porter l'action devant les tribunaux de l'un ou de l'autre arrondissement. Telle est la disposition de l'article premier A de notre proposition. La généralité des termes : pourra saisir les autorités judiciaires, comprend non seulement l'action, mais la saisie et les mesures provisionnelles de toute nature.

» La finale de l'article premier A est la conséquence nécessaire de cette extension de compétence. Il convient de donner aussi compétence aux officiers ministériels pour instrumenter sur toute la largeur des eaux séparatives. On facilitera ainsi aux intéressés l'exécution de procédures urgentes, comme la saisie du bâtiment. »

La Commission a cru le moment propice pour résoudre la question. En conséquence, à la suite de l'article 42 de la loi du 25 mars 1876, on peut lire :

« Les cours d'eau dont l'axe forme la limite de deux arrondisse-

(1) Cf. *L'Escaut est-il flamand ou brabançon?* par CHARLES DUVIVIER.

ments judiciaires sont considérés comme communs à chacun de ces arrondissements » (1).

691. — Compétence du « forum arresti » en cas d'abordage et d'assistance. — De même (2), à la suite de l'article 52, on doit lire :

« Les tribunaux belges sont compétents : 1^o *En cas d'abordage ou d'assistance en haute mer ou dans les eaux étrangères, quand le bâtiment contre lequel les poursuites sont exercées se trouve dans les eaux belges au moment où la signification a lieu.* »

Cette disposition, qui met fin à des controverses antérieures, est importante. Elle consacre le *forum arresti* (3).

692. — Contrat à la grosse. — Autorisation. — L'ancien article 157 portait : « L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté : sur le corps et la quille du navire; sur les agrès et les apparaux; sur l'armement et les victuailles; sur le chargement; sur le fret; sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. Il ne peut jamais être affecté sur des marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt. »

Le texte nouveau est ainsi conçu :

« ART. 180. — L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté sur le chargement en totalité ou en partie. Il ne peut jamais être affecté sur des marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt (4). »

(1) *Texte flamand.* — ART. 2. De navolgende bepalingen worden toegevoegd aan de wet van 25 Maart 1876 :

1^o Na artikel 42 :

« De waterloopen, welker middellijn de grensscheiding tusschen twee rechterlijke arrondissementen uitmaakt, worden beschouwd als gemeen aan elk dezer arrondissementen. »

(2) *Texte flamand.* — 2^o Na artikel 52 :

« 1^o Ingeval van aanvaring of van hulpverleening in hooge zee of in de vreemde wateren, wanneer het vaartuig waartegen de vervolging is ingesteld, zich in de belgische wateren bevindt op het oogenblik daat de beteekening geschiedt. »

(3) *Le Navire*, n^{os} 449 et s., et le volume consacré aux *Fortunes de mer*.

(4) *Texte flamand.* — ART. 180. De machtiging moet vermelden of de leening wordt gedaan onder verband van de lading, hetzij geheel of gedeeltelijk. Zij kan nooit worden gedaan onder verband van goederen die niet waren ingeladen tijdens het voorval dat tot de leening aanleiding gaf.

Bien que le commentaire de cet article n'ait pas sa place dans le présent volume, nous indiquerons ci-dessous, par les travaux préparatoires, notamment sa portée au point de vue du crédit maritime.

693. — Travaux préparatoires. — La proposition primitive était ainsi libellée :

« ART. 157. — L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté : sur l'armement et sur les victuailles; sur le chargement; sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. Il ne peut jamais être affecté sur des marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt. »

Le Ministre proposa d'amender ce texte comme suit :

« L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté sur le chargement en totalité ou en partie. Il ne peut jamais être affecté sur des marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt. »

Ce n'était, d'après lui, pas autre chose que la transformation d'un texte que l'honorable M. Franck avait bien voulu lui soumettre.

Il proposait de supprimer le prêt à la grosse sur l'armement et les victuailles. Conséquence du vote de l'article 37 du projet : il s'agit de supprimer un privilège qui pouvait amoindrir la valeur de l'hypothèque.

« Je fais donc mienne cette partie de l'amendement, ajoutait-il, mais M. Franck demandait aussi de décider que le prêt à la grosse ne pourrait se faire que dans l'intérêt du chargement, alors qu'il peut se faire aujourd'hui soit dans l'intérêt du chargement, soit dans l'intérêt du navire, soit dans l'intérêt du chargement et du navire.

» Pour modifier cette situation, il faudrait amender l'article. Je crois qu'il est impossible de le faire, parce qu'il ne s'agit plus ici d'une modification qui est la conséquence logique des dispositions nouvelles introduites par le projet, mais d'une modification radicale du régime actuel du prêt à la grosse. »

M. Franck se rallia à cette observation sous la réserve suivante :

« Il doit cependant être entendu que le capitaine ne doit emprunter sur le chargement que pour les besoins du chargement.

» Nous supprimons le privilège du prêteur à la grosse, sur le navire et ses accessoires, parce qu'il est devenu inutile en présence de l'hypothèque maritime qui existe maintenant dans la loi et qui n'existait pas lorsque le prêt à la grosse a été créé, et surtout en présence des facilités de crédit et de communication. Mais il ne faut

pas que le capitaine en abuse pour emprunter au profit du navire sur la cargaison, sans intérêt pour celle-ci. En pareil cas, il engage sa responsabilité. »

694. — De la délivrance des marchandises. — Les anciens articles 232, 233, 234 étaient ainsi conçus :

ART. 232 (ancien art. 435). — Sont non recevables : Toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommages arrivés à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ;

Toutes actions contre l'affrèteur, pour avarie, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ;

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation (1).

ART. 233 (ancien art. 436). — Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont pas faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, les jours fériés non compris et si dans le mois de leur date elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Toutefois, dans le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire, le délai de la signification est d'un mois à partir du jour où les intéressés ont eu connaissance de l'événement (2).

(1) Voy. PAND. B., vis *Abordage de navires*, nos 315 et s.; *Affrètement*, nos 416 et s.; *Assurances maritimes*, nos 513 et s.; *Avarie*, nos 83 et s.; *Collision de navires*, nos 243 et s.; *Fret (Fins de non-recevoir)*, nos 3 et s.; *Jet (Avarie commune)* nos 420 et s.; *Navires (Abordage de)*, nos 208 et s.; *Protêt maritime*, nos 34 et s., 306 et s. — JACOBS, t. II, nos 956 et s. — DALLOZ, *Rép.*, vo *Droit maritime*, nos 2275 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 2239 et s. — Cette disposition n'est applicable qu'en cas d'acceptation de la marchandise. La demande de nomination d'un séquestre, suivie de la réception de la marchandise par celui-ci, ne peut être considérée ni comme acceptation, ni comme refus de la part du destinataire. — Cass., 11 nov. 1880, *Pas.*, 1881, p. 8. — Le capitaine qui débarque sa marchandise sur le quai au port d'arrivée en l'absence du destinataire, n'assume aucune responsabilité si, plus tard, le destinataire enlève sa marchandise sans protestation et sans provoquer aucune mesure contradictoire. Le capitaine n'a pas agi comme gérant d'affaires, mais en vertu de son titre professionnel. — Cass., 27 nov. 1884, *Pas.*, 1885, p. 17. — En cas d'abordage en pleine mer entre navires étrangers, les articles 232 et 233 du Code de commerce belge ne doivent pas être appliqués par les tribunaux belges. — Cass., 10 mai 1906, *Pas.*, p. 221.

(2) Voy. PAND. B., vis *Fret (Fins de non-recevoir)*, nos 187 et s.; *Navires (Abordage de)*, nos 310 et s.; *Prescription de courte durée (Mat. marit.)*, nos 85 et s.; *Protêt maritime*, nos 207 et s., 240 et s., 265 et s., 285 et s., 293 et s. — JACOBS,

ART. 234. — Sont non recevables toutes actions à fin de contribution de la part des réclamateurs de marchandises non livrées, si la demande n'est pas faite en justice dans les trois mois de l'arrivée du navire au port de destination (1).

Ces dispositions ont été remplacées par les textes suivants :

« ART. 255 (ancien art. 232). — Est non recevable l'action dirigée contre le capitaine pour dommages aux choses transportées si elles ont été reçues sans réserves.

» Ces réserves sont nulles si elles ne sont adressées par écrit au capitaine le surlendemain au plus tard de la réception, jours fériés non compris, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont pas suivies d'une action en justice (2) ».

« ART. 256 (ancien art. 233). — Les réserves prescrites par l'article précédent sont inutiles si, au moment de la réception, l'état des choses transportées a été constaté contradictoirement soit entre parties, soit par experts.

» Le président du tribunal de commerce du port de débarquement est compétent pour désigner, sur simple requête, un ou trois experts avec mission de constater l'état des choses transportées, de déterminer les causes du dommage et d'en taxer le montant.

» La partie adverse sera appelée à l'expertise par lettre recommandée.

» L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets, ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

» Elle peut en ordonner la vente jusqu'à concurrence du fret dû.

» L'opposition à l'ordonnance sera portée devant le tribunal de

t. II, nos 965 et s. — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Droit maritime*, nos 2275 et s.; *Suppl.*, *Id.*, nos 2239 et s. — Il résulte du texte et de l'esprit des articles 232 et 233 qu'une condition de leur applicabilité est qu'il existe entre parties un sujet de protestation ou réclamation. — Cass., 11 oct. 1900; PAND. PÉR., n^o 189; *Pas.*, p. 366. — On applique aux délais de l'article 233 le principe général d'augmentation des délais à raison de la distance. — Cass., 17 avril 1902, PAND. PÉR., n^o 885; *Pas.*, p. 206.

(1) Voy. PAND. B., v^{ls} *Fret (Fin de non-recevoir)*, nos 137 et s.; *Prescripti n de courte durée (Mat. marit.)*, nos 85 et s. — JACOBS, t. II, n^o 969 et s.

(2) *Texte flamand.* — ART. 232. Niet ontvankelijk is de rechtsvordering tegen den kapitein wegens schade aan de vervoerde voorwerpen overkomen, indien deze zonder voorbehoud zijn aangenomen. Deze voorbehoudingen zijn nietig, indien zij niet uiterlijk den tweeden dag na de ontvangst, de feestdagen niet inbegrepen, schriftelijk worden gericht tot den kapitein, en indien zij niet worden gevolgd door een eisch in rechte binnen eene maand na hare dagteekening.

commerce; elle devra être faite au plus tard le surlendemain du jour où avis de l'ordonnance a été reçu, jours fériés non compris.

» Si la réception a lieu à l'étranger, la loi du port de destination sera observée, en ce qui concerne les formalités et mesures relatives à cette réception, et le délai d'intentement de l'action sera de six mois pour l'Europe et d'un an pour les pays de destination hors d'Europe (1) ».

« ART. 257 (ancien art. 234). — En cas d'avarie commune, le porteur d'un connaissement auquel le capitaine a délivré la marchandise sans réserve n'est tenu d'aucune contribution s'il démontre qu'il était porteur du connaissement pour compte d'un tiers et qu'il s'est dessaisi des marchandises. En pareil cas, le capitaine pourra agir directement contre celui qui était propriétaire des marchandises au moment de la délivrance, mais sera responsable envers la masse, à concurrence de la contribution due par ces marchandises (2). »

(1) *Texte flamand.* — ART. 233. De voorbehoudingen, bij het vorig artikel voorgeschreven, zijn nutteloos indien, op het oogenblik der ontvangst, de toestand van de vervoerde voorwerpen op tegenspraak is vastgesteld, hetzij onder partijen, hetzij door deskundigen. De voorzitter der handelsrechtbank van de haven waar de ontschepping plaats heeft, is bevoegd, op eenvoudig verzoekschrift, één of drie deskundigen aan te wijzen, hebbende tot taak vast te stellen den toestand van de vervoerde voorwerpen alsmede te bepalen de oorzaken van de schade en het bedrag daarvan. De tegenpartij wordt tot de schatting opgeroepen bij aangeteekenden brief. Het bevel mag de inbewaargeving of de sequestratie van de voorwerpen voorschrijven, alsmede hunne overbrenging naar een openbaar of bijzonder lokaal.

Het mag den verkoop daarvan bevelen tot het bedrag van de verschuldigde scheepsvracht. Verzet tegen het bevel wordt gebracht voor de rechtbank van koop-handel; het moet worden gedaan uiterlijk den tweeden dag na dien waarop kennis van het bevel wordt ontvangen, de feestdagen daarin niet begrepen. Geschiedt de ontvangst in den vreemde, dan wordt, voor de formaliteiten en maatregelen betreffende deze ontvangst, in acht genomen de wet der bestemmingshaven, en de termijn tot instelling van het geding is van zes maanden voor Europa en van één jaar voor de landen bestemming buiten Europa.

(2) *Texte flamand.* — ART. 234. In geval van gemeene averij is de houder van een cognossement, aan wien de kapitein de goederen heeft afgeleverd zonder voorbehoud, niet gehouden tot eenige betaling, indien hij bewijst dat hij houder was van het cognossement voor rekening van een derde en dat hij de goederen niet meer in zijn bezit heeft. In dergelijk geval, mag de kapitein rechtstreeks optreden tegen hem die eigenaar van de goederen was op het oogenblik der afgifte, doch hij is aansprakelijk tegenover de massa tot het bedrag van hetgeen voor deze goederen is verschuldigd.

Le Ministre de la justice a commenté ces modifications dans les termes suivants :

« Les dispositions du titre IX sur les fins de non recevoir et les prescriptions ne sont plus en harmonie avec les nécessités du commerce maritime.

» Les articles 232, 233, 234 obligent les intéressés à recourir à des procédures compliquées dont l'omission entraîne la déchéance.

» La législation de la plupart des pays maritimes ne contient pas ces règles ou les a abrogées.

» Chez nous, la pratique loyale des affaires ne les observe plus.

» Les modifications proposées se résument comme suit :

» En ce qui concerne les fins de non-recevoir proprement dites, elles suppriment les fins de non-recevoir en matière d'abordage, d'assurance maritime et d'avarie commune. Elles les simplifient en matière de transport et elles établissent une procédure expéditive et pratique pour la constatation des avaries et du manquant.

» En matière de transport, l'action n'est plus recevable si les marchandises ont été reçues sans réserves.

» Ces réserves n'exigent aucune procédure. Au lieu d'être signifiées dans les vingt-quatre heures et suivies dans le mois d'une demande en justice (art. 233 actuel), elles se formuleront par une simple lettre adressée au capitaine le surlendemain au plus tard de la réception, jours fériés non compris.

» Les réserves seront inutiles si, au moment de la réception, l'état des marchandises est constaté par la procédure très simple instituée par l'article 233 nouveau (1). »

695. — Des actions dérivant d'un prêt à la grosse. — D'après l'article 235 (ancien art. 432). — Toutes actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'un contrat d'hypothèque maritime ou d'une charte-partie, sont prescrites à trois ans, à compter : Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse ou d'hypothèque maritime ;

Du jour où le voyage s'est terminé, s'il s'agit d'une charte-partie.

Cet article est remplacé par le texte suivant :

« ART. 258 (ancien art. 235). — Toutes actions dérivant d'un

(1) Voy. PAND. B., vis *Fret* (*Fins de non-recevoir*), nos 163 et s.; *Prescription de courte durée* (*Mat. marit.*), nos 18 et s., 32 et s. — JACOBS, t. II, n° 684. — DALLOZ, *Rép.*, v° *Droit maritime*, nos 2258 et s; *Suppl.*, *Id.*, nos 2208 et s.

contrat de prêt à la grosse, d'une charte-partie ou d'un connaissement sont prescrites après trois ans, à compter :

» 1^o Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse;

» 2^o Du jour où le voyage est terminé, s'il s'agit d'une charte-partie ou d'un connaissement (1).»

L'article 236 (ancien art. 433) disait : Sont prescrites :

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;

Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Pour fourniture de choses nécessaires à l'équipement et à l'avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception de ces ouvrages ;

Toute demande de délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire (2).

Cet article a été complété comme suit :

« ART. 259 (ancien art. 236, al. 1^{er}). — Sont prescrites :

» Toutes actions du chef de dommage causé par un abordage, aux personnes ou aux choses, un an après le jour de l'événement ;

» Toutes actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage, un an après le jour où le service a été rendu ;

(1) *Texte flamand.* — ART. 235. Alle rechtsvorderingen voortspruitende uit een bodemerijbrief, uit een contract van bevrachting of uit een cognossement, verjaren door verloop van drie jaren, te rekenen :

1^o Van den dag waarop de schuldvordering eischbaar is geworden, indien het betreft een bodemerijbrief ;

2^o Van den dag waarop de reis is geëindigd, indien het betreft een contract van bevrachting of een cognossement.

(2) Voy. PAND. B., vis *Affrètement*, nos 429 et s.; *Fret (Fins de non-recevoir)*, nos 171 et s.; *Prescription de courte durée (Mat. marit.)*, nos 39 et s., 48 et s., 61 et s., 76 et s., 82 et s. — JACOBS, t. II, nos 976 et s.; — DALLOZ, *Rép.*, v^o *Droit maritime*, nos 2258 et s.; *Suppl., Id.*, nos 2208 et s.

» Toutes actions du chef d'avarie commune, un an après le jour de l'événement (1). »

696. — De la prescription des actions nées d'abordage, d'assistance, d'avarie commune. — Les courtes prescriptions forment un utile complément aux dispositions antérieures de nos lois de 1908 sur le crédit maritime, en réduisant l'aléa des prêteurs (2). De là cette nouvelle disposition.

697. — L'article 4 de la loi de 1908 est de pure forme; il se borne à modifier le numérotage des articles : « Les titres VI, VII, VIII et IX de la loi du 21 août 1879 deviennent respectivement les titres V, VI, VII et VIII. Les articles 8 à 37 deviennent respectivement les articles 54 à 83; les articles 39 à 134, les articles 84 à 178; les articles 156 à 237, les articles 179 à 259. »

698. — Disposition transitoire. — Importance. — « Les actes transcrits sous l'empire de la loi du 21 août 1879 ne demeurent, après trois ans à dater du jour où la présente loi deviendra obligatoire, opposables aux tiers que s'ils ont été soumis, dans ce délai, à inscription au registre matricule.

« L'inscription peut avoir lieu sur la simple production au conservateur d'une requête en double indiquant l'acte dont l'inscription est demandée.

« Tout propriétaire d'un navire hypothéqué est tenu, sur la réquisition du créancier, de le faire immatriculer. Faute par lui d'obtempérer à la réquisition du créancier, celui-ci a le droit de réclamer le remboursement de sa créance (3). »

(1) *Texte flamand.* — ART. 236, 1^o lid. Verjaard zijn :

Alle rechtsvorderingen wegens schade door aanvaring veroorzaakt aan personen of aan voorwerpen, één jaar na den dag der gebeurtenis ;

Alle rechtsvorderingen tot betaling van eene vergoeding wegens het uit den nood helpen of redden, één jaar na den dag waarop de dienst werd bewezen ;

Alle rechtsvorderingen wegens gemeene averij, één jaar na den dag der gebeurtenis.

(2) Cf. no 428.

(3) *Texte flamand.* — *Overgangsbepaling.* — Al de akten die werden overgeschreven door toepassing der wet van 21 Augustus 1879, kunnen, na drie jaren te rekenen van den dag waarop deze wet verbindend wordt, dan alleen aan derden

L'importance de cette disposition a été mise en relief par le Ministre dans son exposé des motifs :

« La disposition transitoire, disait-il, a une très grande importance. Il existe actuellement, en effet, des hypothèques maritimes qui ont été établies sous le régime français. Quel va être leur sort? L'adoption d'un nouveau mode de publicité des droits réels rend donc nécessaire une disposition transitoire, parce que nous substituons à l'inscription au nom du propriétaire, prescrite par le régime actuel, l'inscription au nom du navire. Donc, tous les actes constatant les droits subsistants doivent subir une transformation. Cette transformation, messieurs, doit se faire dans les trois ans, d'après la disposition transitoire. Les trois ans écoulés, les actes admis à la transcription ou à l'inscription sous le régime de la loi de 1879 et qui n'auront pas subi la transformation cesseront d'être opposables aux tiers.

» Ainsi le titulaire d'une hypothèque inscrite qui, dans les trois ans, n'aura pas fait transporter l'inscription du nom du propriétaire au nom du navire, ne pourra plus opposer son droit aux tiers, son inscription sera périmée.

» Quant aux hypothèques, aucune disposition nouvelle n'était absolument nécessaire par le motif qu'aujourd'hui l'hypothèque maritime est périmée au bout de trois ans, mais il importait de sauvegarder plus efficacement que ne le faisait le projet du gouvernement les droits des créanciers hypothécaires qui peuvent avoir pris des inscriptions sous l'empire de la loi actuelle. Il importe, pour assurer la conservation de leurs droits, de leur donner le moyen de contraindre le propriétaire à faire procéder en temps opportun à l'immatriculation du navire. C'est pourquoi le gouvernement propose une disposition permettant de requérir du propriétaire l'immatriculation du navire, et si ce dernier néglige de remplir cette formalité, la créance devient immédiatement exigible. »

worden tegengesteld wanneer zij binnen dezen termijn in het register van teboekstelling zijn ingeschreven. De inschrijving kan geschieden op enkele overlegging, bij den bewaarder, van eene aanvraag in dubbel, de akte aanduidende waarvan de inschrijving wordt gevraagd. Elke eigenaar van een gehypothekeerd schip is, op aanzoek van den schuldeischer, gehouden het te doen boeken op het inschrijfregister. Geeft hij geen gevolg aan het aanzoek van den schuldeischer, dan heeft deze het recht de terugbetaling van zijae schuldvordering te eischen.

CINQUIÈME PARTIE
Des Armements Spéciaux

PREMIÈRE SECTION
Des Armements Pacifiques

CHAPITRE PREMIER

Formes spéciales de l'armement dans les transports.

699. — Des armements réguliers et vagabonds. — Nous avons vu antérieurement qu'il existe deux grands types d'armements, les armements qui emploient des navires réguliers et paquebots (*liners*) et ceux qui emploient des voiliers et vapeurs vagabonds (*tramps*). Les premiers relient deux ou plusieurs points par un service périodique, hebdomadaire, par exemple. Les autres voiliers et vapeurs sont armés occasionnellement pour un trajet déterminé et spécial. Nous en reparlerons dans notre volume consacré au contrat de transport. Les *liners* transportent d'habitude des cargaisons variées (*general cargo*) et des passagers, les *tramps* sont plus souvent chargés en vrac ou remplis de marchandises homogènes.

700. — Des armements de passagers et de marchandises. — Il existe trois classes d'armements au point de vue des opérations de transport qu'ils effectuent, les uns véhiculent des personnes, les autres des choses ou des animaux. Le régime des armements est, dans son ensemble, le même, quelle que soit la nature du transport. C'est, en réalité, dans le volume consacré au contrat de transport qu'il en faut parler (1).

701. — Des armements et transports d'émigrants. — C'est à raison du transport que ces armements sont soumis à des règles spéciales. Nous en traiterons ailleurs (2).

(1) Cf. volume consacré au *Contrat de transport*.

(2) Cf. volume consacré au *Contrat de transport*.

CHAPITRE II

De l'exploitation des industries maritimes autres que celle des transports.

§ 1^{er}. — DE L'ARMEMENT A LA PÊCHE (1).

702. — Ancien droit belge. — La pêche a longtemps été une industrie belge. Nieuport en était un centre florissant dès le XII^e siècle (2). C'est là que Guillaume Beukels, Bukeldins mort en 1449, natif de Biervliet, inventa, en 1396, la caque et la salaison du hareng (3). La pêche s'en faisait aux filets dérivants. La pêche de marée était faible; au XV^e siècle on pêchait la morue sur le banc des chiens, Doggerbank. Dès ce moment, Ostende et Nieuport (4) rivalisent. Maximilien, en 1489, transfère d'Ostende à Nieuport l'étape du hareng (5). Charles-Quint réglemeute la pêche (6), et

(1) Nous avons, pour ces questions qui dépendent d'usages locaux, largement utilisé de nombreux renseignements dus à l'obligeance de M. Bultinck, secrétaire de l'œuvre des pupilles de la pêche, et de M. de Zuttere, auteur de l'enquête sur la pêche maritime, publiée par le ministère de l'industrie et du travail.

(2) Keure de 1163. — *Compilation des coutumes de Nieuport-Gand*, 1774.

(3) *Recueil des mémoires sur le commerce des Pays-Bas autrichiens*, 1787. — « La pêche du hareng », par VAN DE PUTTE, *Annales de la Société d'Emulation de Bruges*, deuxième série, t. III, p. 339 et s. — *Tableau du commerce des Hollandais*, t. 1^{er}, ch. VI. — Cf. premier volume, *Le Navire*, nos 126 et s.

(4) VLIETINK, *Oud Oostende*.

(5) DE ZUTTERE, p. 56. — (6) Ordonnance du 26 juillet 1536.

des difficultés entre pêcheurs flamands, anglais et écossais font surgir déjà la question de la liberté des mers. La fin du XVI^e siècle amène un déclin de l'activité belge au profit de la Hollande, et il faut attendre la période autrichienne pour assister à un renouveau, dont le facteur principal fut l'immobilisation des pêcheries françaises et anglaises par la guerre. Durant les périodes plus récentes, à part quelques encouragements sous le régime hollandais, la pêche est demeurée dans le marasme (1), et il a fallu l'initiative énergique du futur roi des Belges pour la tirer de sa torpeur.

Bien que l'organisation des pêcheurs fût profondément corporative, caractère distinctif encore visible de nos jours (2), les souverains belges, en leur qualité de comtes de Flandre, s'occupèrent souvent de la police de cette branche importante de l'activité maritime (3).

De toutes ces réglementations, la plus intéressante est le *Règlement général pour la pêche maritime pour les villes d'Ostende et Nieuport* pris par Marie-Thérèse le 31 mars 1770. Nous en reproduirons les principales dispositions à la matière que chacune d'elles concerne; elles ne représentent souvent qu'une codification des anciens usages de notre littoral.

(1) Cf. DE ZUTTERE, p. 67 et s.

(2) Notamment à Blankenberghe.

(3) Nous relevons dans les *Coutumes de la ville de Nieuport*, en annexe, les actes suivants : Décret du 18 septembre 1509 défendant l'achat des harengs frais et poissons de mer le long de la côte de Flandre, « au loing de la mer », en allant au-devant des pêcheurs; — Décret du 29 mai 1512 sur la jauge et le contrôle des tonnes de harengs; — Edit du 26 juillet 1525 (*Plac. de Flandre*, t. Ier, p. 348) sur les feux et la police en mer; — Edit du 19 mars 1539 (*Id.*, t. Ier, p. 351) sur la défense d'employer des filets traînants; — Edit du 30 septembre 1545 sur la défense d'employer des filets à petites mailles (*Id.*, t. Ier, p. 354); — Placard sur la pêche des poissons et harengs, en réglant la police (4 août 1564); — Ordonnance d'Alexandre Farnèse (1^{er} septembre 1583) sur la liberté du commerce par mer; — Ordonnance du 15 octobre 1614 sur la pêche côtière avec engins prohibés, republiée en 1727, plus une ordonnance du 12 mars 1616; enfin, un décret de 1727. La pêche à ce moment reprit vigueur; tant grande que petite pêche. C'est alors que Charles de Lorraine codifia les usages existants, prit son règlement pour la minque de la ville et port d'Ostende du 13 janvier 1752. Nous relevons plus tard les actes des 14 avril 1766, 6 mai 1766, 13 octobre 1766 et 30 octobre de la même année, 29 mai et 3 octobre 1767, 27 janvier et 2 mai 1768 et 15 novembre 1769, des 31 mars et 11 septembre 1770, 21 juillet 1774; on trouve dans le même volume des règlements et heures des pêcheurs de Nieuport.

703. — De la forme des armements. — Nous n'avons rien à ajouter à ce que nous avons dit, sur ce point, pour la généralité des armements. Toutes ces formes sont applicables à la pêche. Le chalutage à vapeur a fait apparaître des sociétés anonymes (1); on trouve pour les pêcheries à voile des sociétés en participation (2) et surtout des copropriétés de navires (3). Souvent les porteurs de part étaient les fournisseurs du navire, qui trouvaient le gros de leur bénéfice à ce titre et s'inquiétaient peu de la pêche proprement dite. Le patron pêcheur, responsable du matériel, était la première victime de ces abus, où les portionnaires cherchaient mutuellement à se tromper.

704. — Double sens. — L'armement à la pêche a donc un sens large et un sens étroit. Il comprend tous les participants, pêcheurs et quirataires, sens large; il se restreint à l'intérêt de l'armateur et des quirataires du bateau, sens étroit.

705. — De l'armateur et du propriétaire de navire. — On retrouve, en matière de pêche, cette distinction, déjà signalée par nous, en ce qui concerne les transports (4). Souvent, le propriétaire est aussi armateur; mais il se fait que des propriétaires de bâtiments de pêche les louent moyennant redevance à des personnes qui les arment (5). Il se fait aussi que des copropriétaires font diriger l'exploitation commune par un armateur gérant (6).

706. — De la campagne de pêche. — De même que la notion du voyage domine les transports maritimes (7), la notion de la campagne est essentielle à la pêche à la voile. Il y a deux espèces de campagnes : les campagnes d'été et d'hiver. La première commence à Pâques, la seconde au début d'octobre.

707. — De l'écoreur. — On entend, sous ce terme, un intermédiaire qui vend le poisson pour compte des pêcheurs et inscrit à la minque la chaloupe sur le rôle de vente. A l'origine, le patron pêcheur, propriétaire de sa barque, dirigeait non seulement les opérations nautiques, mais aussi la vente du poisson. Vers la fin du moyen âge, les fonctions commerciales furent spécialisées. Au XV^e siècle,

(1) Cf. nos 106 et s. — (2) Cf. nos 108 et s. — (3) Cf. nos 78 et s.

(4) Cf. nos 58 et s. — (5) Cf. n^o 77. — (6) Cf. n^o 162. — (7) Cf. n^o 54.

nos patrons pêcheurs s'adressaient au *Weerd* (écocreur), qui vendait le poisson pour leur compte et tenait leurs écritures. L'écocreur, « écrivain » du bâtiment (1) (*Beschrijver*), devint rapidement le banquier et même l'usurier des pêcheurs; il prit des parts dans la propriété de la barque, et bientôt son contrôle lui assura la direction suprême. C'est avec raison qu'on y a vu « la genèse de la forme capitaliste des entreprises de pêche (2) »; c'est un excellent exemple de l'évolution accomplie par toutes les formes de l'armement (3).

A l'heure présente, l'écocreur n'est plus guère un personnage distinct du commissionnaire ou expéditeur; c'est ce dernier qui dispose de l'écorage et de la commission qu'il touche de ce chef. « Les principaux bureaux ostendais d'armement assurent eux-mêmes la vente publique du produit de leurs bateaux (4). » La commission d'écorage varie de 1 à 2 p. c.

Il est d'usage, à Ostende, que l'écocreur se libère valablement (art. 1249, C. civ.) entre les mains du patron pêcheur en lui remettant le produit net de la vente du poisson au titre de préposé de l'armateur qui est celui de ses fonctions (5).

708. — Ancien droit. — « Défend bien expressément Sa Majesté aux marchands poissonniers de Nieuport, disait le règlement de Marie-Thérèse (6), de percevoir désormais le tantième de cinq par cent ou d'un escalin par livre de gros produit de la vente ou achat du poisson frais ou tel autre tantième ou rétribution que ce pourroit être à charge du produit de ladite vente, lequel produit ne pourra souffrir à Nieuport d'autre déduction que celui de cinq par cent ou d'un escalin par livre de gros pour droit d'écriture dit « schryfgelt », d'un sol par livre pour le cleric au quai, et de deux liards par livre de gros pour la chapelle des pêcheurs dans l'église paroissiale; le tout sans préjudice à ce qu'on appelle « uitslaggelt » accoutumé. Chargeant Sa Majesté très particulièrement ceux du magistrat de Nieuport de veiller avec attention sur la conduite des marchands poissonniers, pour qu'ils ne mettent rien en œuvre qui puisse rendre plus difficile la vente ou l'achat du poisson frais, ou écarter ou

(1) Cf. n° 18.

(2) DE ZUTTERE, p. 409. — (3) Cf. nos 7 et s.

(4) DE ZUTTERE, p. 412.

(5) Ostende, 26 juillet 1884, *Jur. Anv.*, p. 133.

(6) Art. 14.

diminuer le concours des acheteurs, chasse-marées, pourvoyeurs ou autres, auxquels ceux du magistrat tâcheront de procurer toutes les difficultés qui dépendront d'eux; et s'ils s'aperçoivent de la moindre collusion de la part des susdits marchands poissonniers, ils en informeront aussitôt le gouvernement général pour y être pourvu comme il appartiendra. »

A Nieuport, le droit d'écorage est actuellement de 2 1/2 p. c.

709. — Du patron pêcheur. — On appelle ainsi le marin qui commande un navire de pêche. Si le navire est à voiles, il s'appelle *stuurman*. Sur les chalutiers à vapeur, c'est le second qui porte ce titre, tandis que le capitaine prend le titre de *schipper* ou *kapitein*. Leurs devoirs et leurs obligations ne sont pas les mêmes selon que leur bâtiment est ou non un navire de mer soumis à la loi maritime (1), c'est-à-dire si le bâtiment a vingt-cinq tonnes.

Le rôle du patron pêcheur est avant tout technique et nautique, et borné à l'outillage et l'équipage, mais il y a lieu de distinguer le patron propriétaire, copropriétaire, et celui qui n'est qu'un préposé de l'armateur. Il a généralement ce dernier caractère à bord des chalutiers à vapeur. Souvent l'armateur-propriétaire intéresse le patron concurrence d'un quirat, mais ce n'est que pour stimuler son zèle. Le temps n'est plus où, dans la pêche, comme pour les transports maritimes, le patron avait le premier rang (2). Il en est encore ainsi pour le petit patron pêcheur, qui, autrefois, réunissait en lui la direction nautique et la gestion commerciale, dans des limites qui sont celles de l'ancien contrat de commande. Assurément, l'industrie de la pêche n'en est plus au moyen âge, mais de tous les armements, c'est celui qui en a conservé le plus grand nombre de traits. A ceux qui veulent étudier, en survivances, l'histoire des entreprises maritimes, les humbles expéditions de nos pêcheurs sont instructives au plus haut point (3). De nos jours, le petit patron a conservé la direction nautique et la gestion générale, mais l'écoreur est souvent chargé d'écouler la pêche. Souvent elle ne va pas à la minque. Elle est vendue de la main à la main ou bien à des marchands. Il en est notamment ainsi pour la pêche aux crevettes.

Le contrat se fait entre l'armateur et le patron. Ce dernier engage à son gré l'équipage, a la direction nautique et la responsabilité du matériel qui lui est confié. Il a aussi l'autorité disciplinaire.

(1) Cf. nos 558 et s. — (2) Cf. nos 18 et s. — (3) Cf. nos 7 et s.

Juridiquement, le patron est donc, en général, préposé de l'armateur, mais il est également mandataire des pêcheurs en leur qualité de participants (1).

710. — Le diplôme et la licence du patron pêcheur. — L'importance du patron pêcheur est capitale. Le succès de chaque campagne dépend de lui. Aussi, en 1883, un arrêté royal (2) créa un examen de patron pêcheur, qui était malheureusement trop théorique; la loi du 27 mai 1890 qui le complète ne fut guère plus efficace. Cependant la teudance des marins à briguer ce diplôme est plus marquée (3). Des circulaires ministérielles du 19 mars 1903 et 13 août 1904, ont préparé une orientation nouvelle par l'octroi de bourses aux mousses. A l'heure présente, un certain nombre des patrons pêcheurs naviguent par délivrance d'une simple licence, sur demande de leur armement au commissariat maritime du ressort (4). L'inobservance de ces règles est frappée de peines (5), notamment en ce qui concerne les usurpations graves de commandement. L'interdiction de commander y figure.

Les écoles de pêche sont destinées à rendre sur ce point les plus grands services. Citons, à Ostende, l'école communale, l'école libre de pêche, et l'œuvre de l'*Ibis*, dont les applications à la mer, par des navires modernes, sont particulièrement utiles.

711. — Obligations du patron. — Il est, en premier ordre, préposé de l'armateur et doit surveiller l'état du bateau.

« A Ostende, disait le règlement de Marie-Thérèse, article V, le maître ou *stuurman* en particulier, à titre de commandement du bateau pêcheur et des soins continuels qu'il sera tenu d'en prendre, ainsi que des effets y appartenant, profitera annuellement 30 florins argent courant, qui lui seront payés par l'armateur ou propriétaire; et à Nieuport, le maître ou *stuurman* jouira par provision de ce qui sera réglé à ce sujet ci-après article XIII, relativement audit port, à l'égard de la pêche du poisson frais. »

Les dispositions de cet article sont encore suivies à Ostende :

(1) Ostende, 7 mai 1856, *Belg. jud.*, 1857, p. 1408.

(2) 9 octobre 1883.

(3) Cf. PAND. B., *vo Patron pêcheur*, nos 5 et s.

(4) Cf. PAND. B., *vo Patron pêcheur*, nos 5 et s. — Arrêté du 30 mai 1890.

(5) Art. 4 de la loi du 27 mai 1890.

à Pâques et au commencement d'octobre, le patron de voilier reçoit de l'armateur, en dehors des comptes de pêche et de masse, une indemnité appelée « half jaargeld » et s'élevant à fr. 27.21.

Il doit, en outre, tous ses soins à la direction nautique et technique, ramener et débarquer le produit de la pêche.

Il représente accessoirement les autres participants, les pêcheurs, coassociés de l'armateur vis-à-vis des tiers.

712. — Nature du contrat de pêche. — Le contrat entre l'armateur et les pêcheurs est un contrat innommé. Les usages l'ont traditionnellement rattaché au contrat de société, mais ils font place progressivement à des relations qui se rapprochent du contrat de travail.

En *Belgique*, la pêche, régie par d'antiques usages, nous présente une communauté entre coparticipants à l'aventure, qui était, il y a des siècles, pratiquée en matière de transports (1). Il y a tout d'abord un propriétaire du navire qui est souvent en même temps armateur. Il peut y avoir plusieurs quirataires, souvent des fournisseurs, qui ont un armateur gérant à leur tête. Il y a ensuite des pêcheurs : matelots, mousses et patron. Entre ce groupe d'intéressés et le précédent, un contrat est conclu dont la nature a été controversée (2). D'après les uns, c'était un contrat de travail, d'après les autres un contrat d'association. Il s'agissait de l'application des lois ouvrières aux pêcheurs. La jurisprudence a décidé que c'était un contrat de société qui les liait à l'armateur et qu'ils étaient donc soustraits au régime du contrat de travail (3).

Quel est exactement la nature de ces engagements? L'armateur fournit le bateau avec ses agrès et apparaux, vend la pêche et répartit le profit suivant les bases du contrat ou, ce qui est plus fréquent : l'usage. Il apporte donc un capital et du travail.

Les pêcheurs, sous la conduite du patron, ont la direction nautique, ils supportent eux-mêmes leurs frais d'entretien.

Le profit est partagé suivant contrat ou suivant l'usage (4). C'est là le fait d'une association.

(1) Cf. nos 7 et s.; de nos jours la *Colonna* existe encore en droit maltais.

(2) Cf. PAND. B., v^o *Pêche maritime*, nos 54 et s.

(3) Gand, 18 juin 1895, *Pas.*, p. 375.

(4) Cf. plus loin, nos 717 et s.

Mais, sur les chalutiers à vapeur, ainsi que sur certains bateaux à moteur, il y a de véritables salariés. Pour ceux-là, il ne peut être question que d'un louage de services (1).

713. — Rôle d'équipage. — En matière de pêche, les dispositions légales sont, comme pour les autres navires de commerce, la loi du 27 septembre 1842 et l'arrêté royal du 8 mars 1843. Le rôle, en matière de pêche, est déterminé annuellement, forme et conditions, par arrêté ministériel. Cependant, des traditions locales survivent en chaque endroit, et s'ajoutent à la loi. « A Blankenberghe et à Heyst, dit M. de Zuttere (2), l'acte constate le simple fait de l'enrôlement. Le pêcheur s'engage pour le terme d'une année, vers le 20 octobre. A Heyst, l'engagement se contracte à la Toussaint, également pour une année. A Ostende et à Nieuport, où se fait l'enrôlement des pêcheurs de Nieuport, la Panne, Coxyde et Oostdunkerke, le rôle prend la forme d'un contrat bilatéral passé, à l'intervention du commissaire maritime, entre l'armateur d'une part, les patrons et les pêcheurs d'autre part. Cet acte détermine les conditions essentielles de l'engagement. Le terme normal est d'une année dans les localités ressortissant au bureau de Nieuport. A Ostende, la pêche d'hiver et celle d'été donnent lieu, pour les chaloupes à voiles, à deux enrôlements contractés pour six mois à Pâques et au début d'octobre. » Pour les petites embarcations, il n'y a pas de rôle.

En fait, le recrutement des hommes se fait par les soins du patron, mais, dans la pêche à vapeur, l'armateur exerce sur le choix des équipages une surveillance très étroite. Les mécaniciens et les chauffeurs sont généralement engagés directement par lui.

Suivant un arrêté royal en date du 25 janvier 1909, les bateaux de pêche ne sont tenus de faire dresser un nouveau rôle au cours de la durée de l'engagement que lorsque les deux tiers de l'équipage ont été licenciés.

714. — Ancien droit. — Le règlement de Marie-Thérèse disait :

Art. 2. — Les maîtres dits *stuurman*, compagnons pêcheurs et garçons formant l'équipage de chaque bateau pêcheur, grand ou petit sans distinction, qui seront ainsi engagés pour une année, seront tenus et obligés, pendant la durée de ce terme, d'exercer telle pêche

(1) Cf. nos 349 et s. — (2) P. 135.

que les armateurs ou propriétaires trouveront à propos de leur prescrire. Art. 3. — Tout pêcheur et garçon sera tenu d'accomplir avec exactitude l'année de son engagement, à peine d'être arbitrairement corrigé et de ne pouvoir être engagé, ni naviguer sur aucun autre bateau-pêcheur, sans une permission expresse et par écrit de l'armateur et du maître ou *stuurman*. Art. 4. — Le maître ou *stuurman*, et tous ceux qui forment son équipage, seront tenus de déférer sans contradiction aux ordres de leurs armateurs ou propriétaires, aux peines portées par les lois maritimes de ces provinces.

Ces principes sont encore observés par les usages, bien que les conditions de l'engagement soient déterminées par le rôle d'équipage.

Le règlement de Marie-Thérèse disait encore :

Article premier. — L'enrôlement et l'engagement des équipages des bateaux pêcheurs se fera dorénavant au premier du mois de mai de chaque année, pour le terme d'un an; pourra néanmoins, le maître, dit *stuurman*, de chaque bateau, dès le 15 du mois d'avril, prendre des mesures convenables pour rassembler et former son équipage; sans qu'il soit permis sous tel prétexte que ce puisse être, d'engager et enrôler, avant le premier de mai, des gens qui naviguent sur d'autres bateaux pêcheurs, à peine de nullité de l'engagement et de correction arbitraire.

714bis. — *Durée.* — Le principe de l'annalité du rôle se trouve énoncé déjà dans cet article. Il fut introduit en France par les lois de la République (1). Il fut définitivement admis en Belgique par l'arrêté royal du 8 mars 1843.

Actuellement, à Blankenberghe, le pêcheur s'engage pour le terme d'une année, vers le 20 octobre. A Heyst, l'engagement se contracte à la Toussaint, également pour une année. Le terme normal est d'une année dans les localités ressortissant au bureau du commissaire maritime de Nieuport; il n'y a pas de date fixe pour les enrôlements. « A Ostende, dit M. de Zutere, la pêche d'hiver et celle d'été donnent lieu à deux enrôlements, contractés pour six mois à Pâques et au début d'octobre. Naguère, la campagne d'été était consacrée, à Ostende, à la pêche de la morue; cette campagne différait donc complètement de celle d'hiver, qui est consacrée à la pêche de marée. La pêche à la morue à la ligne à main a cessé d'exister, mais le régime des enrôlements n'a pas changé. »

(1) *Bulletin des lois de la République française*, 3^e série, t. V, p. 10.

Anciennement (1), quoique le terme de l'engagement fût expiré, le maître ou *stuurman* et ceux de son équipage ne pourront quitter leurs bateaux pêcheurs, ni s'engager ou être admis pour d'autres bateaux, aussi longtemps qu'ils étaient redevables de quelque chose au bateau qu'ils voulaient abandonner, à moins que le maître ou l'armateur du bateau sur lequel ils voulaient naviguer ne s'engageât de payer leur redevance ou qu'il en voulût répondre.

Actuellement, l'armateur n'a que les voies de recours ordinaires. L'engagement fini, le pêcheur est libre.

715. — Des apports et de la répartition des bénéfices. — De ce que le contrat est une association, dérivent de nombreux usages qui portent à la fois sur les apports des parties et sur la répartition des bénéfices. Les apports sont en nature, argent ou industrie. A Blankenberghe, à Ostende, le bateau est fourni par l'armateur avec son gréement et ses engins. Pour le chalut, l'armateur en retenait la valeur sur le produit de la pêche; il est finalement payé par les pêcheurs (2).

Le chalut est propriété de l'équipage et doit être entretenu par les pêcheurs. L'armateur doit maintenir le surplus, coque, agrès, apparaux, en bon état.

Mais si l'armateur est en même temps patron pêcheur, c'est lui qui paie le chalut; seulement, le partage du produit de la pêche se fait sur d'autres bases : trois cinquièmes du produit de la vente du poisson reviennent au patron et les deux cinquièmes restants vont aux pêcheurs ordinaires. Le mousse est payé par le patron (3).

Le pêcheur reçoit des avances de l'armateur pour la confection de son « panier », c'est-à-dire l'apport de sa nourriture. En cours de pêche, chacun se nourrit lui-même. Les pêcheurs peuvent cependant manger des poissons capturés.

716. — De la fourniture des filets. — D'après notre ancien droit (4), les maîtres ou *stuurman* et ceux de leurs équipages, en quittant le bateau pêcheur à l'expiration du terme de leur engagement, ne pourront former aucune prétention sur les filets qui s'y

(1) Règlement de Marie-Thérèse, art. 6.

(2) Rapport Brughmans. — PAND. B., v^o *Pêche maritime*, no 89.

(3) Id., no 90.

(4) Règlement de Marie-Thérèse, art. 7.

trouveront, nommés en thiois : *Corden en Carten*, ni sur ce qui en dépendra, sous prétexte d'y avoir contribué; mais ils devront se contenter de tels autres filets qu'ils trouveront sur le bateau, à l'égard duquel ils auront pris ou seront intentionnés de prendre un nouvel engagement.

Les *filets* sont encore livrés par l'armement aujourd'hui, dans toutes les stations de pêche, mais les pêcheurs interviennent pour les deux tiers dans l'amortissement des filets, ainsi que dans les frais résultant de perte ou d'avarie, alors qu'autrefois (1), toute perte de lignes, câbles, ancres, voiles, mâtures, mâts de hune, vergues et généralement tout ce qui a été réputé ci-devant pour perte commune, était pris et réparti sur la généralité de chaque bateau et déduit de la masse commune du produit de la vente du poisson et par ce moyen supporté par chacun au prorata de la portion qui lui compète.

Il ne subsiste plus rien de cette disposition; tous les frais concernant le bateau et les agrès sont pour compte de l'armateur. Les pêcheurs n'interviennent que dans les frais de filets et de matériel de pêche (*vischtuig*), à raison des deux tiers.

Ce détail souligne l'évolution de la pêche dans le sens capitaliste.

717. — De la répartition du produit. — Le poisson vendu à la minque, l'armateur répartit le profit.

» En général, sur le produit de la vente du poisson, il est, avant tout, retenu 5 p. c. de commission se répartissant comme suit : 1 p. c. à l'écorage (vente du poisson); 2 p. c. à l'armateur pour tenue des livres et frais de bureau; 2 p. c. au propriétaire. Il est ensuite retenu 5 p. c. qui sont partagés de la manière suivante : 2 p. c. remis immédiatement au patron et 4 p. c. retenus en garantie par l'armateur pour être payés au patron à la fin de chaque saison de pêche, soit à Pâques pour la saison d'hiver, soit au début d'octobre pour la saison d'été.

Il y a ainsi un total de 17 $\frac{3}{4}$ p. c. de retenues fixes. Il y a ensuite les retenues spéciales pour charriage du poisson, pour fournitures faites avant le départ du bateau pour la pêche (charbon, épiceries, paniers, fil à chalu, réparations au chalu, conducteurs, lamaneurs, canotiers, remorqueur, carénage).

(1) Id., art. 12.

On retient par voyage 40 francs pour la glace et fin campagne on ristourne l'excédent. Pour le charriage on retient 3 francs par voyage et on ristourne fin campagne. En cas de déficit, on prélève sur le revenu du petit poisson.

Le petit poisson qui peut valoir 1000 francs par campagne va intégralement à l'équipage; chaque homme une part, le mousse, deux tiers de part; c'est un appoint important; il porfe le titre suggestif de « cabaretgeld ».

Ce système est un des plus généralisés. Cependant, il en existe des variantes et, selon des renseignements dus à l'obligeance de M. de Zuttere, les modes de répartition actuels le long du littoral belge se réduisent à deux systèmes : le système ostendais et celui en vigueur dans les autres stations de pêche.

Analysons brièvement l'un et l'autre, en y joignant le système en vigueur sur les navires à traction mécanique.

718. — Le système ostendais. — A Ostende, dans la pêche à la marée et dans celle à la morue, le produit de la pêche est réparti par tiers, après défalcation des frais communs. Un tiers revient au propriétaire du bateau, les deux autres tiers sont attribués à l'équipage. Dans le compte des matelots, le treuil à vapeur intervient pour une part, celle-ci est également attribuée au propriétaire.

Le rôle de l'armateur diffère en droit de celui du propriétaire, mais en fait l'un et l'autre sont presque toujours remplis par une seule et même personne.

L'appart de l'armateur propriétaire, c'est l'instrument de travail; les réparations ordinaires du bateau ou de son inventaire et les renouvellements du grément lui incombent. Il semble qu'il devrait en être de même des ustensiles de pêche; mais il importe que l'équipage veille sur le matériel, qu'il n'augmente pas inconsidérément ses profits par des traînées de chalut destructives du matériel. Les pertes d'ustensiles de pêche et les avaries que ceux-ci subissent en mer doivent donc être tempérées par le produit de la pêche, à raison de deux tiers pour l'équipage, un tiers réservé à l'armement.

719. — Du compte de voyage et du compte de masse. — A chaque embarquement de patron, les engins sont estimés et une nouvelle estimation est faite lors du débarquement. De là une double comptabilité à chaque chargement de patron : le compte de voyage

et le compte particulier pour la période d'enrôlement ou compte de masse.

En réalité, ce compte représente les frais généraux défalqués de la somme à répartir entre le capital et le travail. Il comprend :

a) Des commissions à concurrence de 5 p. c.; sauf convention contraire, 1 p. c. de cette commission représentent les frais d'écorage et 4 p. c. sont attribués à l'armateur à titre d'indemnité de gérance.

b) L'indemnité spéciale du patron. A chaque voyage celui-ci reçoit 5 p. c. du produit brut de la pêche; 2 p. c. lui sont payés immédiatement, les 4 p. c. restants sont consignés au bureau du gérant et lui sont payés à la fin de chaque période, soit à Pâques, après la saison d'hiver, soit vers le commencement d'octobre pour la saison d'été.

Les 5 p. c. remplacent les bénéfices que les armateurs ou fournisseurs donnaient aux patrons pêcheurs à l'occasion de la fourniture de filets, fil à chalut, charbon, glace, paniers, etc. Les patrons avaient de 30 à 35 francs par chalut; 1 franc par razière de charbon (200 kilogrammes); 1 franc par 1,000 kilogrammes de glace; fr. 0.35 par nouveau panier qu'ils embarquaient.

« C'était, ajoute fort justement M. de Zuttere, le coulage érigé en système. Grâce à lui, il pouvait arriver, et il est arrivé souvent, que celui qui avait produit moins de poisson et qui avait perdu plus de filets, touchait plus que le patron qui s'était consciencieusement acquitté de sa tâche toute l'année. »

Cet usage exerçant une influence néfaste, a été aboli vers 1885. La rétribution constante de 5 p. c. sur le produit brut a heureusement remplacé les primes à l'incurie et à la destruction du matériel de pêche précédemment attribuées au patron;

c) Les retenues pour frais de minque (2 p. c.), de contrôle à la minque (1/4 p. c.).

d) Les frais d'assurance du bateau; que cette assurance ait été contractée ou non, que les frais s'élèvent à 2 ou 4 p. c., le montant en est perçu à charge de la communauté et s'élève invariablement à 4 p. c. du produit de la pêche;

e) Le charbon, les paniers employés au déchargement et à la vente du poisson, la glace, les épiceries, les fournitures faites pour réparation immédiate du matériel de pêche, tel que fil à chalut, etc., sont payés comme nous l'avons vu ci-dessus;

f) En principe, le pêcheur ne doit que le travail de pêche; son

rôle est terminé du moment que la chaloupe a touché terre et que les poissons sont mis sur chariot, le transport à la minque, le nettoyage du bateau et des paniers et toutes les opérations nécessaires jusqu'à la vente du poisson sont à frais communs. Les pêcheurs n'en ont cure. De là, une nouvelle catégorie de frais généraux passant en salaires. A ces frais il faut ajouter la taxe de remorquage accidentel de la chaloupe (4 francs).

Le compte de masse est dressé et débité de la valeur des ustensiles embarqués avant le premier voyage, comme successivement de la valeur de ceux qu'il serait jugé nécessaire d'embarquer ultérieurement. Il est crédité des retenues qui sont faites à chaque décompte de voyage à titre d'emploi ou de dégradation et à la fin de la campagne de la valeur réelle des ustensiles débarqués. Le solde en est réparti par tiers comme le produit net de chaque pêche entre le propriétaire d'une part, et l'équipage de l'autre

Le matériel de pêche, ainsi que les marchandises visées *sub litt. e* sont livrées, soit par un fournisseur, ayant une part dans la propriété de la chaloupe, soit par l'armement qui, souvent joint à la gérance de bureau, le commerce d'un ou de plusieurs des articles consommés en cours de pêche. Le bureau perçoit donc, en outre des frais de gérance, un bénéfice commercial sur la livraison des articles. « C'est, dit M. de Zuttere, du *truck system* »; nous n'avons pas à examiner ici s'il a parfois dégénéré en abus.

En résumé, le propriétaire d'un voilier ostendais perçoit comme tel le tiers du produit net de la pêche, ainsi qu'une part d'hommes du chef de la propriété du treuil; indépendamment d'une quote-part de 2 p. c., dans la commission de 4 p. c., figurant en frais généraux. Eventuellement il perçoit les bénéfices commerciaux résultant des fournitures livrées à bord. Si à la propriété du bateau et à la direction économique de l'entreprise il joint la direction technique, c'est-à-dire s'il est patron de sa propre barque, il a droit, en outre, à la rémunération spéciale du patron, soit 5 p. c. du produit brut de la pêche et à une part de matelot. Quand toutes ces conditions se trouvent réunies, le contingent de participation de l'armement dans le produit

Dans les autres stations de pêche, les modes de répartition n'ont ni l'uniformité ni la stabilité constatée à Ostende.

net s'élève de 40 à 50 p. c. Il faut, pour être équitable, ajouter que l'armement supporte tous les risques, les pêcheurs étant insolubles. Mais c'est le régime de toutes les industries modernes. La pêche s'en rapproche de plus en plus.

720. — Le système de Blankenberghe. — Les proverbiales complications des comptes de pêche de Blankenberghe, basées sur un culcul inextricable de frais communs, *dobbels*, *payegeld* et *overgeld*, etc., n'existent plus que dans le souvenir des pêcheurs; elles ont disparu en même temps que les chaloupes plates de ce port.

On en trouvera le détail dans l'intéressant rapport de M. Brughmans, souvent cité (1).

Il ne reste plus au propriétaire, qui est toujours l'armateur, qu'à déduire du produit brut de la quinzaine les frais généraux tels que la commission pour gérance (2 p. c.), le droit de minque (1.25 p. c.), la commission d'écorage (2 francs), les frais de fourniture de glace et, s'il y a lieu, de charbon.

La part attribuée au chalut est déterminée par un pourcentage fixe, 8 p. c. du produit de la pêche par exemple. Moyennant cette attribution, l'armateur pourvoit aux frais d'entretien et de renouvellement du matériel; mais en cas de pertes ou d'avaries graves et d'insuffisance du fonds spécial constitué à l'aide du prélèvement précité, il est fait des retenues extraordinaires.

Le plus souvent, la part des hommes est calculée sur le pied de proportion fixe de 18 p. c., si le bateau n'est pas pourvu d'un treuil à vapeur et de 15 p. c. dans le cas contraire; celle du patron est majorée de 2 à 3 p. c.; le mousse obtient 6 p. c. sur les petites chaloupes. Le pourcentage de chaque matelot est de 20 à 25 p. c. Le restant est attribué au bateau, dont le propriétaire fournit le matériel de pêche.

« Mais, dit M. de Zuttere, l'armement le plus important de Blankenberghe fait à ses hommes la part beaucoup plus large. Le patron préposé à la direction de ses bateaux reçoit 23 p. c.; chaque matelot a 20 p. c. et le mousse 6 p. c. du produit net, il ne reste donc au bateau que 31 p. c. »

720bis. — Le système de Heyst. — Selon M. Brants, à Heyst on prélève avant tout 5 p. c. du produit brut, qui sont censés représenter les frais de comptabilité et de bureau; c'est le *schrijfgeld*. L'armateur en garde deux tiers et donne l'autre tiers au patron à titre de salaire spécial de sa direction; c'est le *stuurmans gagie*; en prenant la moyenne de 600 francs, acceptée dans le compte des recettes,

(1) Cf. PAND. B., vo *Pêche maritime*, nos 92 et s.

ce salaire peut s'élever à 87 ou 90 francs par an. Sur ce qui reste, on prélève l'ensemble des frais auxquels tous les participants doivent contribuer, notamment *les réparations ou le renouvellement des chaluts*, ainsi que les frais de transport du poisson, la location du *kot*, les paniers, etc.; ce sont les frais de l'expédition, nommés *onkosten van t' huis* (frais de la maison). Cela fait, l'armateur, à titre de capitaliste-propriétaire, prend 20 p. c. du reste, et sur cette somme il doit faire les dépenses que la coutume lui impose. Du surplus, on prélève les contributions dues par l'équipage, sans intervention de l'armateur, notamment les cordes pour la fabrication des filets d'hiver, qui sont à sa charge, les frais du petit ménage de la barque, etc.; on désigne cet article sous le nom d'une vieille monnaie, *dobbels*. Enfin, ce qui reste, *produit net (vrijgeld)*, pour l'équipage, est partagé entre les 4 *maten* et le mousse; chaque homme a une part; le mousse deux tiers de part. Ce partage s'appelle la *paie*.

Dans ce compte n'interviennent donc ni les grosses avaries, que supporte seul l'armateur, sauf le cas de faute du patron; ni le fretin, propriété exclusive de l'équipage.

Les causes qui ont amené les changements constatés à Blankenberghe ont produit le même effet à Heyst; les usages se sont modifiés avec les conditions économiques dans lesquelles s'effectue la pêche. Certaines chaloupes ont adopté le nouveau mode de répartition introduit à Blankenberghe.

En d'autres cas, un pourcentage de 7 1/2 à 15 p. c. est prélevé sur le produit brut pour le chalut. Ce prélèvement est plus réduit lorsque les pêcheurs fournissent la main-d'œuvre pour la réparation ou la confection du chalut, l'armateur livrant le fil. En cas de perte ou d'avaries extraordinaires des engins de pêche, des retenues extraordinaires ont lieu. Un second prélèvement est fait pour frais de charbon, de glace, de pétrole, de paniers, etc. Le reste, s'élevant à environ 80 p. c., est réparti entre les hommes et le bateau. Le mousse recevant une demie ou deux tiers de part. L'équipage étant composé de quatre hommes, le produit net est constitué en quatorze tiers ou en neuf demis, dont le bateau et le patron reçoivent chacun trois tiers. Les parts ainsi fixées s'élèvent à environ 18 p. c. Le patron, propriétaire de son bateau, n'a donc que 40 p. c. environ. Parfois les retenues faites pour l'entretien du matériel de pêche servent à former un fonds spécial dont l'excédent disponible est réparti à la fin de l'année dans les mêmes conditions que le produit de la pêche.

720ter. — Des navires à vapeur et à moteur. — Ici la technique a précipité l'évolution vers le capitalisme et le salariat en ruinant l'ancienne communauté. En général, sur les chalutiers à vapeur belges, le capitaine a 5 p. c. du produit brut, le mécanicien, 185 francs par mois et 1 p. c., le second, 125 francs et 1/2 p. c., les matelots, 125 francs, les chauffeurs, 130 francs fixe. Les marins se nourrissent eux-mêmes, poisson à discrétion. En outre, le petit poisson leur revient (*cabaretgeld*), ainsi qu'une prime sur la vente des foies de morue.

Quant aux navires à moteur auxiliaire, certains employent le système des chaloupes à voile, qui entraîne un gaspillage de combustible. En outre, les dégradations dans le port cessent d'être à la charge des marins. D'autres employent des systèmes spéciaux et variables. Citons le système mixte d'un petit salaire et d'un pourcentage calculé sur le produit brut, le prix du combustible déduit. Voici le système en vigueur sur l'*Ibis IV* : Tous les hommes ont 60 p. c. de fixe, plus 10 p. c. pour le patron, 6 p. c. pour le second et 5 p. c. au marin. Les hommes sont ainsi tenus, même dans le port.

721. — Le système de La Panne. — Avant la disparition de la pêche à la morue à Nieuport, le mode de répartition en vigueur dans cette ville était celui d'Ostende (1).

Le renouveau d'activité qui se manifeste dans ce port lui est procuré principalement par les *bâtiments* appartenant à d'anciens Pannois et par ceux des pêcheurs d'Oostduinkerke, Coxyde et La Panne.

« Le système de répartition en vigueur à La Panne, dit M. de Zuttere, prévaut sur toute la partie occidentale de la côte belge.

» Les bases de cette répartition diffèrent, selon qu'il s'agit du chalutage, de la pêche au stropnet ou de la pêche aux filets dérivants, mais, dans les deux genres d'entreprises, la part réservée au bâtiment ne dépasse pas un cinquième.

» En ce qui concerne le chalutage, la manière de répartir les revenus de la pêche ne diffère pas essentiellement de celle suivie à Blankenberghe et à Heyst, sauf que la quotité attribuée au bateau est calculée sur le produit brut et celle des hommes sur le produit net, c'est-à-dire après défalcation des frais communs. Les pêcheurs n'interviennent ni dans l'entretien ni dans le renouvellement des

(1) Commission d'enquête de 1865, procès-verbal ; *Doc. parl.*, p. 612-614.

engins de pêche; l'armement complet est fourni par l'armateur qui est *toujours* propriétaire au moins nominal et patron du bâtiment. D'autre part, à titre de compensation, le chalut touche une demi ou deux tiers de part dans la pêche.

» Quand la chaloupe est pourvue d'un treuil à vapeur, le pourcentage des matelots est fixe, il est de 12 à 16 p. c.; l'armement complet et même les fournitures consommées en commun en cours de pêche, tel que glace, charbon, pétrole, café, charriage du poisson, etc., sont alors à charge du patron propriétaire.

» Dans la pêche aux filets dérivants, la part du bâtiment s'élevant à 20 p. c., soit un cinquième, est prélevée sur le produit brut de la pêche. De ce qui reste, on déduit les dépenses résultant de consommations faites en commun et le reliquat est distribué par parts entre les hommes; celle des hommes fournissant les filets est double de celle des pêcheurs qui n'ont pas apporté leur contingent à la formation du matériel. Le patron approvisionne le bateau en charbon, café, etc., il fournit la corde de halage (le halin) des filets dérivants et peut prêter ces filets aux hommes qui n'en ont pas; il touche, dans ce cas, la demi-part que perd chaque matelot. L'équipage des haren-guiers étant composé de six à huit hommes, la part totale de l'armateur patron ne dépasse pas 30 p. c., s'il n'a pas fourni des filets à l'équipage.

» Dans la pêche au hareng vide au stropnet, une part entière est attribuée au filet, à raison du prix élevé de cet engin de pêche. Le contingent de participation de l'armateur propriétaire se compose donc de la part du bateau, de celle du filet et de sa propre part de matelot. Après déduction des frais généraux, le restant est réparti entre les hommes, comme dans la pêche au chalut.

» Dans la pêche aux crevettes et à l'esprot, les modes de répartition du produit sont extrêmement variables à raison de la parenté étroite qui existe le plus souvent entre les hommes de l'équipage d'une même barque; il est impossible, dès lors, de tracer une règle quelque peu générale. Le système le plus répandu est celui adopté par les armateurs patrons, c'est-à-dire un pourcentage fixe ou la répartition avec intervention du bateau, après défalcation des frais communs. Souvent, le matériel de pêche est fourni par le patron propriétaire de la barque, qui en supporte aussi l'entretien; en guise de compensation, le filet a droit à une part ou une fraction de part, dans le produit de la pêche. Nous avons rencontré ce système à Ostende, Blankenberghe, Heyst, La Panne.

» Il en est de même dans la pêche à l'esprot, comme pour la pêche du hareng vide. A Ostende, le stropnet, dans la pêche à l'esprot, n'a pas droit à une part du produit; les petites chaloupes et les canots naviguent parfois sans mousse. »

Dans l'aperçu qui précède, nous n'avions pas d'intérêt à tenir compte des prélèvements en nature qui se font un peu partout sur le produit de la pêche, avant la vente. En règle générale, ces prélèvements sont faits de telle manière qu'ils n'altèrent pas dans une mesure sensible les bases de répartition adoptées dans chaque port de pêche. Toutefois, à Ostende, les pêcheurs seuls ont droit au petit poisson capturé par la chaloupe. Ce poisson est vendu à la minque pour leur compte.

722. — Du nettoyage, de la surveillance et du transport des paniers. — D'après l'ancien droit (1), pendant la durée du terme de l'engagement, les maîtres ou *stuurmans*, avec ceux de leurs équipages, étaient tenus, sans aucune rétribution particulière, de nettoyer et entretenir, tant en dedans qu'au dehors, leurs bateaux pêcheurs, à la réquisition et à la satisfaction des armateurs ou propriétaire.

Pendant le temps que les bateaux pêcheurs venant de la mer resteront au quai ou dans le port, il devait toujours y avoir quelqu'un de l'équipage qui couchait de nuit à bord, afin de prendre soin dudit bateau; à défaut de quoi le propriétaire ou armateur était en droit de répéter à charge de ceux de l'équipage l'avarie et le dommage qui pourront survenir alors au bateau.

A Ostende, le transport du poisson à la minque, le nettoyage de la chaloupe à voile et des paniers, etc., se font par une catégorie de gens qui s'appellent *peerders*, *voerders*, *leerzetters*, etc., et qui tous émergent au compte de pêche.

A bord des vapeurs tous ces travaux se font à quai aux frais de l'armateur, par des gens qui n'appartiennent pas à l'équipage.

Ailleurs qu'à Ostende, le travail se fait en commun par les pêcheurs.

En principe, les voiliers se trouvant à quai à Ostende, devraient être gardés par les caliers (*peerders*); en fait, il n'existe aucune

(1) Règlement de Marie-Thérèse, art. 9-10.

surveillance à bord pendant la nuit. Les vapeurs seuls ont un homme à bord pendant la nuit ; ce veilleur est payé par l'armateur.

Dans les ports autres qu'Ostende, les bateaux ne sont pas gardés.

723. — Des usages d'après la nature de la pêche. — Nous venons d'examiner quels sont les usages suivis principalement pour la pêche au chalut. Il nous reste à jeter un coup d'œil complémentaire sur les différents systèmes de pêche, poisson frais, morue, hareng, etc.

724. — De la pêche au poisson frais. — Le règlement autrichien disait (1) : Pour ce qui concerne la pêche du poisson frais au port d'Ostende, ceux de l'équipage des bateaux pêcheurs seront tenus de se procurer à leurs frais les vivres qui leur sont nécessaires, y compris la bière et le bois de chauffage qu'ils consommeront à bord ; bien entendu qu'en rédemption de la part que les propriétaires ou armateurs ont bien voulu supporter jusqu'ici dans l'article de la bière et du bois de chauffage, les dits armateurs passeront désormais parmi bonifiant chaque année à ceux de l'équipage une somme de 20 florins argent courant sans plus, payable à la fin du mois d'avril, à commencer de la présente année.

Tout le poisson frais, indistinctement et sans en rien excepter, provenant de la capture de chaque bateau, devra être vendu publiquement aux lieux accoutumés par l'écrivain du même bateau, sans prendre aucun égard à ce qui a été pratiqué jusqu'à présent au sujet de ce qu'on nomme *corde*, *want*, *cordeel*, *laevers*, *sootje* ou poissons des garçons. Le produit général de la vente de tout le poisson ne fera qu'une seule masse, de laquelle on déduira avant tout les frais des amorces, les pertes communes, les 5 p. c. pour droits d'écriture, en thiois *schrijfgelt*, et les droits de 2 1/2 p. c. accordés pour la construction de la chaussée sur Wynendael.

Après quoi, le restant net de la vente susdite se partagera en six égales portions et demie, savoir : une portion et demie pour le bateau pêcheur, une portion pour chacun des quatre hommes naviguant en communauté, une demi-portion pour un homme surnuméraire, nommé en thiois *wantvaerder*, lequel sera tenu de pêcher avec la moitié du nombre des lignes avec lesquelles ceux de la communauté

(1) Art. 11.

exercer la pêche. Et, finalement, une demi-portion pour deux ou plusieurs garçons, lesquels, ensemble, seront également tenus de faire la pêche avec la moitié du nombre de lignes dont se sert chacun de ceux de la communauté; ladite demi-portion à répartir entre ces garçons par le maître ou *stuurman* de chaque bateau pêcheur, avec le consentement du propriétaire ou de l'armateur, selon la capacité et diligence des mêmes garçons.

Dans tous les ports flamands existe l'usage que les pêcheurs reçoivent une certaine part de la pêche en nature.

Il est à noter, pour ce qui concerne le mode ostendais de répartition en vigueur à l'époque autrichienne, qu'un genre de pêche à la ligne de fond était alors dominant à Ostende. Ce n'est qu'en 1822 que le chalut a été introduit dans ce port, et il est à présumer que le mode de répartition actuellement en vigueur dans la pêche de marée à voile a été introduit en même temps que le chalut. Le système de répartition actuel existait déjà tout au commencement de l'indépendance nationale.

A noter la situation désavantageuse faite à l'armement ostendais dans l'ancien système, comparativement à la situation actuelle (un quart au lieu d'un tiers).

Le mode de rémunération est complètement différent à bord des chalutiers à vapeur : les capitaines touchent de 5 à 6 p. c. sur le produit brut de la pêche; les seconds reçoivent des gages fixes, 125 francs par mois et 1/2 p. c. du produit brut de la pêche. Les pêcheurs et les chauffeurs reçoivent de 125 à 130 francs par mois; les mécaniciens, 200 francs, plus 1 p. c. du produit brut.

Le vapeur avec ses agrès et engins de pêche est fourni par l'armement; l'équipage n'intervient ni dans les pertes ni dans les avaries. L'équipage pourvoit lui-même au soin de sa nourriture. Tandis que le salariat tend à s'implanter sur les chalutiers à vapeur, à bord des voiliers, les hommes tenus de supporter seuls les frais de leur approvisionnement sont payés exclusivement à la part. L'armateur leur fait souvent une avance de quelques francs, mais c'est en vue des achats que le pêcheur doit faire pour former son « panier ».

« Sa Majesté, disait le règlement de Marie-Thérèse (1), veut bien permettre par provision que l'on suive à Nieuport, à l'égard de la pêche du poisson frais, l'arrangement qui a été fait depuis peu entre

(1) Art. 13.

les propriétaires ou armateurs et les équipages des bateaux pêcheurs, savoir : 1^o que ceux de l'équipage laisseront suivre aux propriétaires ou armateurs des bateaux respectifs la juste cinquième part du produit net de la vente de tout le poisson frais qu'ils auront pris, sans en excepter à aucun titre et sous quelque dénomination que ce puisse être ; que les armateurs ou propriétaires de bateaux pêcheurs passeront parmi ceux supportant la cinquième part dans les pertes et dommages arrivés en mer ou sur la côte, comme ancre, câbles, voile et tout ce qui appartient au bateau, y compris le corps du bateau même, ainsi que dans les pertes des filets nommés en thiois : *wandt*, *corren en carten* ; 3^o que les armateurs ou propriétaires ne profiteront plus les 5 escalins de *fockegelt*, mais qu'ils devront se contenter du juste cinquième du *cordeelgelt*, sans être obligés de fournir désormais aucunes pièces de *wandt* ; 4^o que ceux de l'équipage profiteront annuellement de 18 florins, payables vers la fin du mois d'avril, à titre de rédemption d'amorces, droits de *vierboete* et de lanterne, usage des filets dits en thiois : *corren en carten*, ainsi que pour leurs devoirs dans la réparation des chaloupes, des voiles, etc. ; 5^o que le maître ou *stuurman*, pour ses devoirs extraordinaires, en gardant les effets de l'inventaire du bateau pêcheur, profitera annuellement 13 florins, 1 sol et 3 deniers, payables au 1^{er} du mois de janvier ; 6^o et, finalement, que ceux de l'équipage ne pourront vendre, en dehors du lieu nommé « minque », aucun poisson, de quelque qualité il puisse être, et qu'au consentement de l'armateur ou l'écrivain du bateau, ils sont tenus d'exposer en vente telles parties de poisson que ledit armateur ou écrivain trouvera convenir. »

Ce mode de répartition prévaut encore dans les stations de pêche autres qu'Ostende, en ce sens que la part du bateau est généralement d'un cinquième.

D'après notre ancien droit (1), il n'était permis, ni au maître ou *stuurman*, ni à ceux de son équipage, sous aucun prétexte, de s'approprier, donner ou vendre clandestinement aucun poisson, sans distinction, qui provenait de leur pêche, à moins que ce ne fût du consentement exprès du propriétaire, de l'armateur ou de l'écrivain du bateau, à peine d'encourir par le contrevenant une amende de 12 florins (2).

(1) Règlement de Marie-Thérèse, art. 8. — (2) Id., art. 33.

Ce fait constitue aujourd'hui un délit maritime. Il arrive souvent que, du consentement de l'armateur, quand la pêche a été belle, on répartisse quelques paniers de poisson parmi les matelots.

725. — De la pêche à la morue. — Dans la pêche à la morue, les usages sont à peu près les mêmes que pour la pêche ordinaire au chalut.

« Lorsque les bateaux pêcheurs, dit le règlement autrichien (art. 17), iront à la pêche de la morue dans la mer du Nord, les armateurs ou propriétaires seront tenus de faire les avances pour la communauté, tant à l'égard du sel que des tonnes; et ceux de l'équipage seront tenus, de leur côté, de se pourvoir à leurs frais de vivres à suffisance et de fournir les ustensiles nécessaires pour exercer ladite pêche. »

La pêche à la morue est abandonnée sur notre littoral par les chaloupes à voiles; les vapeurs de pêche la pratiquent sur les mêmes bases que la pêche effectuée en d'autres lieux, excepté en ce qui concerne l'adjonction à l'équipage de spécialistes saleurs et tonneliers.

D'après l'ancien droit (3), tout le poisson de capture, soit cabillau, dit morue, ou autre de quelque nature qu'il puisse être, tant salé que non salé, devait être vendu publiquement à son arrivée; et du produit total de cette vente on déduisait premièrement et avant tout les frais que les propriétaires ou armateurs avaient été dans le cas de faire pour la communauté, les 5 p. c. pour droit d'écriture, dit *schriffgelt*, et 2 1/2 p. c., sans plus, pour le crédit que l'on accorde ordinairement aux acheteurs de poisson de cette pêche; après quoi, ce qui restait du produit de la vente susmentionnée était partagé de la manière suivante, savoir : une part ou portion et demie pour le bateau, et une part ou portion pour chaque pêcheur qui est membre de la communauté.

Toutes ces dispositions sont pratiquement restées en vigueur aussi longtemps que la pêche à la morue a été pratiquée par les voiliers ostendais, à part celle qui se rapporte au mode de répartition : les bases de la répartition étaient les mêmes dans la pêche à la morue et dans la pêche de marée.

Le règlement de Marie-Thérèse s'exprimait comme suit : « A l'égard

(1) Règlement de Marie-Thérèse art. 18.

de la pêche à la morue qui se fait en Islande, Sa Majesté entend que l'on se règle sur le pied et de la manière suivante :

» L'armateur sera tenu de fournir à ses frais les vivres, ustensiles, sel, tonnes et tout ce qui est nécessaire pour exercer cette pêche.

» L'équipage sera payé en partie par mois, en partie en *lastgelt*, comme s'ensuit :

» Equipage d'un bateau vulgairement nommé *hoecker*, au maître, par mois, 15 florins et, par chaque *last* de cabillau, 6 florins ; au saleur, par mois, 12 florins et, par *last*, 4 florins 10 sols ; au tonnelier, par mois, 10 florins et, par *last*, 3 florins 15 sols ; à chacun des sept hommes de l'équipage, par mois, 8 florins et, par *last*, 3 florins ; au grand garçon, par mois, 5 florins et, par *last*, 1 florin 10 sols ; et au petit garçon, par mois, 3 florins et, par *last*, 1 florin.

» Tout le poisson que l'on prendra à cette pêche, soit cabillau ou autre, de telle nature et qualité qu'il puisse être, sera et demeurera au profit de l'armateur ou propriétaire, à la réserve de ce qu'on appelle en thiois : *baeckxkens, keeltjens en swembalgen*, qui, à l'arrivée du bateau, seront vendus publiquement, et le prix de cette vente sera, pour la moitié, au profit de l'armateur ou propriétaire et, pour l'autre moitié, au profit de ceux de l'équipage, à partager entre eux par tête, les deux garçons comptés pour un homme.

» Pour chaque *last* de poisson nommé *kool, lenge of schelvis*, il sera payé à ceux de l'équipage la moitié de ce qui est fixé ci-dessus, article 19, pour le *last* de cabillau et, à l'égard du *last* d'elbot, il leur sera seulement payé le quart du même taux.

» Le *last* de cabillaud consistera en douze tonnes parquétées et en dix tonnes d'huile de poisson bouillie.

» Tout le poisson provenant de cette pêche sera reparqueté immédiatement après l'arrivée du bateau, après quoi on paiera à ceux de l'équipage le *lastgelt* ci-dessus déterminé.

» Il sera payé d'avance, à ceux de l'équipage, deux mois de gage sur le pied fixé article 19 pour qu'ils puissent se pourvoir de ce qui leur est nécessaire pendant le voyage.

» La ration pour la pêche d'Islande sera et demeurera fixée, tant pour le maître que pour les autres personnes de l'équipage, y compris les garçons indistinctement, sur le pied suivant :

» Le dimanche, seize onces de viande salée par personne ; le jeudi, dix onces de porc salé ; les autres jours, du poisson frais à discrétion, le cabillau excepté, et, à défaut de poisson frais, on aura du *stockvisch*.

» A compter du jour de départ jusques et y compris le jour de

l'arrivée du bateau, il sera journellement fourni à chaque personne de l'équipage : dix onces de pain, deux onces et deux tiers de légumes secs, deux onces et deux tiers de gruau, trois quarts d'once de fromage et une canette de bière.

» La quantité de beurre à embarquer sera réglée à raison d'une livre et demie par semaine pour chaque personne, sans plus.

» La provision d'eau-de-vie ne pourra excéder quatre lots pour chaque personne, pendant tout le voyage.

» Pendant la route, tant en allant qu'en retournant, il ne sera point distribué d'eau-de-vie à ceux de l'équipage, pas même en cas de relâche, le seul cas de nécessité excepté; mais, pendant le temps de la pêche, la distribution d'eau-de-vie se fera à la discrétion du maître. »

La pêche à la morue, aux abords de l'Islande, des îles Feroë et sur le Doggerbank, se pratiquait dans les mêmes conditions en ce qui concerne l'armement du bateau, l'approvisionnement du bord et la répartition du produit de la pêche. Les pêcheurs devaient se pourvoir de vivres pour toute la durée de la campagne. Les épiceries et la boisson étaient seules achetées en commun et portées au décompte du voyage. Les pêcheurs devaient aussi fournir les lignes à main. L'armateur leur faisait une avance de 100 à 125 francs. Tous les autres objets de l'inventaire étaient fournis par l'armateur.

726. — De la pêche du hareng. — Autrefois, selon le règlement autrichien, la pêche du hareng d'été se réglait sur le pied suivant :

Il sera payé par semaine : au maître ou *stuurman*, 7 florins; au pilote de navigation, pareillement 7 florins; à chaque homme de l'équipage, 5 florins; au grand garçon, dit *reepschieter*, 3 florins 6 sols; au petit garçon, dit *laever*, 2 florins 9 sols.

Outre cela, le maître ou *stuurman* profitera de chaque *last* de hareng, dûment conditionné, 3 florins 15 sols; le pilote de la navigation, 3 florins; chaque homme de l'équipage, 3 florins; le *reepschieter*, 2 florins et le *laever*, 1 florin 10 sols.

L'armateur ou propriétaire ne pourra plus fournir les vivres, mais ils seront à charge de ceux de l'équipage, et l'on se réglera à cet égard sur le pied suivant : le maître ou *stuurman* de chaque bateau destiné à la pêche du hareng d'été sera tenu de se pourvoir à temps et d'acheter la quantité de vivres quelconques nécessaires à l'équipage pendant l'exercice de ladite pêche, à l'apaisement de l'armateur;

lequel armateur sera tenu d'avancer les deniers de l'achat des mêmes vivres à compte du *lastgelt* ci-dessus fixé, sans pouvoir rien retenir ni déduire pour cet objet du traitement hebdomadaire de l'équipage, et il devra tirer du maître ou *stuurman* un acquit pertinent de la somme avancée à ce sujet.

L'huile et la graisse sera fournie en la manière accoutumée aux frais de l'armateur ou propriétaire.

On continuera également de payer, selon l'usage, une couronne de France par homme pour l'apprêt des filets.

Chaque année, pour le 15 du mois de septembre au plus tard, tout armateur devra remettre à ceux de l'équipage de son bateau une note exacte du nombre de *last* de harengs dûment conditionnés, pris et amenés par ledit bateau, ainsi que du *lastgelt* qui en résulte; duquel *lastgelt* l'armateur déduira, avant tout, les deniers qu'il aura avancés pour le paiement des vivres, selon l'acquit du maître ou *stuurman*, qu'il devra produire, sans que ceux de l'équipage puissent y contredire en aucune manière. Le surplus du *lastgelt* sera d'abord payé à ceux de l'équipage et réparti entre eux sur le pied du contingent de chacun ci-dessus fixé.

Mais si, par malheur ou autrement, sans la faute de l'équipage, la pêche ne fût pas assez abondante pour pouvoir recouvrer, hors du produit du *lastgelt*, toute la somme avancée par l'armateur ou propriétaire pour l'achat des vivres de ceux de l'équipage, en ce cas, et non autrement, la « courtresse » ou le déficit sera supporté par l'armateur ou propriétaire.

Dans la grande pêche au hareng, telle qu'elle était pratiquée à l'époque des primes, les hommes étaient payés à la semaine; seuls, le patron et le second étaient parfois intéressés dans la pêche au moyen d'une légère prime calculée par tonne de hareng mis en caque. Ce dernier système existe actuellement encore à Nieuport. Par contre, tous frais d'armement et d'entretien du personnel à bord étaient à charge de l'armateur.

Pour ce qui concerne la pêche du hareng en hiver, Sa Majesté entend qu'à cet égard l'on se conforme au pied suivant :

Il sera payé par semaine : au maître ou *stuurman*, 6 florins 10 sols; à chaque homme de l'équipage, 5 florins 10 sols; au *reep-schieter*, 3 florins 10 sols; au *laever*, 2 florins.

Outre cela, le maître ou *stuurman* profitera, de chaque *last* de hareng dûment conditionné, 4 florins 10 sols; chaque homme de

l'équipage, 3 florins 15 sols; le *reepschieter*, 2 florins 10 sols, et le *laever*, 1 florin 5 sols.

Ceux de l'équipage seront obligés de se pourvoir à leurs frais des vivres quelconques et, sans exception, qui leur sont nécessaires pendant cette pêche; les armateurs seront seulement tenus de fournir l'huile, la graisse et les chandelles à leurs frais; l'on continuera aussi de payer, selon l'usage, une couronne de France à chaque homme pour l'apprêt des filets.

Lorsque le propriétaire ou armateur s'apercevra, soit pendant la pêche du hareng d'été, soit pendant celle d'hiver, qu'il y aurait du hareng qui ne serait pas bien et dûment conditionné et qui menacerait de se gâter, il ne sera pas tenu de payer à raison dudit hareng mal conditionné aucun *lastgelt* à ceux de l'équipage du bateau qui l'aura amené.

Le *last* du hareng sera fixé, comme l'usage, à raison de douze tonnes repaquetées en quatre quartelettes, la moindre futaille à proportion.

Et à l'égard du hareng frais, de celui qui sera salé en grenier ou qui aura passé la nuit, le *last* sera, comme d'ordinaire, fixé à raison de 28 buts, et le *lastgelt* pour la pêche d'hiver devra être payé à ceux de l'équipage pour le dernier décembre de chaque année au plus tard.

Au commencement de chaque pêche du hareng, il sera payé par l'armateur ou propriétaire de chaque bateau, à titre de gratification, en thiois : *foye*, pour tout l'équipage, 9 florins, une fois sans plus, sous quelque prétexte que ce puisse être.

L'équipage d'un bateau ordinaire pour la pêche du hareng d'été consistera en : un maître ou *stuurman*, un pilote pour la navigation, cinq hommes ou compagnons, un grand garçon dit *reepschieter*, et un petit garçon dit *laever*, en tout neuf personnes. L'équipage d'un bateau ordinaire pour la pêche du hareng d'hiver consistera en : un maître ou *stuurman*, six hommes ou compagnons et deux garçons comme ci-dessus, également en tout neuf personnes. Aucun armateur ni maître ou *stuurman* ne pourra excéder ce nombre de son chef, à peine de correction sévère, mais si la grandeur du bateau ou quelque autre raison juste et fondée exigeait un plus grand nombre de compagnons, l'armateur et le maître ou *stuurman* devront s'adresser, à cet effet, à ceux du magistrat du lieu ou le bateau s'équipe pour en obtenir la permission, dont ceux dudit magistrat devront tenir note sans aucune rétribution.

Lorsque l'armateur qui dirigera le bateau trouvera convenir de

donner à boire au tonnelier qu'il emploie, il ne pourra rien porter en compte pour cela à ses coïntéressés, qui ne seront tenus de passer que le seul salaire du tonnelier.

Actuellement, la grande pêche au hareng, exercée au moyen de filets dérivants, tend à reprendre à la fois à Nieuport (au moyen de lougres à voiles) et à Ostende (au moyen de côtières à moteur).

L'armement est effectué par le propriétaire, sans intervention de la part des pêcheurs ni du patron.

L'effectif de l'équipage varie de douze à seize hommes; la longueur des tessures de 3,000 à 5,000 mètres.

Les matelots sont payés à raison de 3 francs par jour et 1 pour mille du produit brut.

La patron navigue à la part suivant accord dont les bases sont variables, cette pêche étant encore dans la période de tâtonnement.

Les produits sont vendus aux enchères à bord ou sur quai.

Les navires de Nieuport désarment en hiver suivant les usages boulonnais qu'ils ont tendance à adopter.

Les harenguiers d'Ostende pratiquent la pêche au chalut de novembre à mai.

Ils adoptent de préférence les modes de pêche hollandais.

Les armements actuellement en voie d'exploitation ont encore la forme d'essais; ils portent même, dans certains cas, sur des chalutiers à vapeur armés par des firmes d'Ostende et montés par des équipages français.

Il faut s'attendre à voir le nouveau mode de pêche, très fructueux, s'étendre dans un avenir prochain à mesure que le nombre de marins belges expérimentés en la matière se développera.

727. — De la pêche en commun. — Dans l'ancien droit (1), lorsque ceux de deux ou de plusieurs bateaux pêcheurs convenaient ensemble de faire la pêche en communauté, toute perte et dommage, sans exception, qui pouvait survenir à l'un ou l'autre des bateaux associés, tombait et était supportée par la communauté réunie des équipages des susdits bateaux, et cette société ne pouvait se dissoudre que lorsque les bateaux associés se trouvaient tous au port ou au quai de leur ville respective, et que les maîtres ou *stuurmans* des dits bateaux étaient dûment informés de cette dissolution.

(1) Règlement de Marie-Thérèse, art. 15.

Cette disposition est actuellement encore observée dans des cas isolés à Nieuport, La Panne, lorsque les pêcheurs ont mis des filets en commun en vue de la pêche au hareng.

728. — De la pêche aux crevettes. — Les pêcheurs et le propriétaire de la barque sont des associés. Ce dernier fournit l'embarcation et les engins, et supporte seul les avaries. Il touche un tiers du produit de la pêche. Les deux autres tiers vont à l'équipage. Sur le produit de la pêche on prélève, avant répartition, le prix du charbon et 2 p. c. pour le trésorier de l'association (1).

A Heyst, on retient sur le produit brut de la pêche, 5 francs de *schrijfgeld*, dont fr. 1.67 sont remis au patron pour frais de plage (*strandkosten*). Le surplus est partagé en cinq parts : une pour l'armateur, une pour le patron, trois pour les pêcheurs y compris le mousse. Ce dernier reçoit, le cas échéant, un tiers de moins que ses camarades. Le paiement se fait tous les quinze jours, soit chez l'armateur, soit chez le patron.

729. — Lois sociales. — Les lois sociales sur le paiement des salaires (2) ne sont pas encore applicables aux pêcheurs, mais les ouvriers des ports de pêche en bénéficient (3). Tout demeure à faire dans cet ordre d'idées. La seule chose qui existe, c'est la compétence du conseil des prud'hommes pour les patrons et pêcheurs inscrits au rôle d'équipage d'un navire de pêche (4).

730. — Droit comparé. — *En Allemagne*, l'article 81 de l'ordonnance sur les gens de mer spécifie que l'engagement à la part n'est pas un salaire au sens de l'ordonnance (5), mais, cependant, le caractère de louage de services est la dominante du contrat (6) qui demeure réglé par l'article 487 du Code de commerce relatif aux engagements des gens de mer.

En *France*, l'engagement à la part est encore en usage (7) : pour la

(1) Rapport Brughmans. — PAND. B., v^o *Pêche maritime*, n^o 86.

(2) 16 août 1887, 15-17 juin 1896.

(3) PAND. B., v^o *Pêche maritime*, n^o 55. — Bruges, 20 févr. 1895, *Pas.*, p. 214 ; — Gand, 18 juin 1895, *Pas.*, p. 375.

(4) Cf. *Ann. parl.*, Sén., p. 129, 154, 161.

(5) 2 juin 1902. — SCHAPS, p. 824.

(6) Id., — PERELS, p. 15. — (7) FILLEAU, p. 303.

pêche de la morue sur les mers d'Islande, le Dogger Bank, le grand banc de Terre-Neuve, les bancs adjacents et le golfe Saint-Laurent, la pêche à la baleine et au cachalot, le pêche au corail et la pêche côtière. Il est traité comme un louage de services.

Cependant, dans la Méditerranée surtout, le caractère de société prend le dessus. A Marseille, le propriétaire apporte le navire caréné, calfeutré, gréé. Les matelots apportent leur travail. Leur nourriture est à compte commun (1).

§ 2. — DE DIVERS ARMEMENTS.

REMORQUAGE, ASSISTANCE, SAUVETAGE, RELÈVEMENT, POSE DES CABLES.

731. — Du remorquage. — Les armements au remorquage sont maritimes ou fluviaux selon le caractère des navires qu'ils emploient (2). Si l'un d'eux rentre dans la catégorie des navires de mer, les dispositions de la loi maritime sont applicables. Certains armements au remorquage sont purement fluviaux. L'intérêt des questions de remorquage résulte des applications du contrat de remorque. Nous en parlerons ailleurs (3). Sous la nouvelle loi belge, les frais de remorquage ne sont pas privilégiés (4).

732. — Du remorquage public. — Le remorquage donne un intérêt pratique à une question que nous avons déjà signalée (5). L'Etat belge sur le littoral, la ville d'Anvers dans son port, possèdent des services de remorquage. Ce sont, disent les uns (6), des entreprises privées en ce sens qu'elles relèvent des tribunaux ordinaires; on peut donc les assimiler à de véritables armements. Cependant, disent les autres (7), elles organisent un service public; aucun esprit de lucre ne les anime; elles sont dans les marges du Code de commerce; aucun de ses textes ne peut les atteindre. Les mêmes divergences se sont affirmées en matière de pilotage. Là, une jurispru-

(1) DESJARDINS, n° 618. — (2) Cf n°s 554 et s.

(3) Voy. volume sur la *Navigaton fluviale*, — (4) Cf. n°s 390 et s.

(5) Cf. n°s 75 et s.

(6) Cass., 18 mars 1897, *Belg. jud.*, p. 673.

(7) Anvers, 14 févr. 1891, *Jur. Anv.* 1893, I, 113.

dence répétée n'en a pas seulement fait un acte de la vie civile, mais même une opération de police attachée à la souveraineté (1).

Pour le remorquage, c'est douteux. La situation est, en effet, équivoque. Les remorqueurs sur le littoral sont des bâtiments du pilotage, des navires publics (2). D'autre part, le service qu'ils rendent est de ceux qu'accomplit la vie civile. C'est ce dernier point de vue qui l'emporte (3).

Mais il n'en est pas moins vrai qu'aucun esprit de lucre n'anime ce remorquage; les redevances perçues en facilitent le bienfait sans en être le principal mobile (4), qui est d'être utile à tous; ces navires ne rentrent pas dans les cadres du Code de commerce, et sont dans la situation mal définie des navires ayant un but éducatif, scientifique, ou de plaisance. On ne peut leur appliquer la loi commerciale que dans les dispositions de celles-ci qui ne font qu'appliquer le droit commun.

733. — De l'assistance et du sauvetage. — Des armements, surtout des flottes de remorqueurs, se livrent à ces fructueuses opérations, qui, le plus souvent, sont accessoires à leur objet habituel (5).

734. — Des sociétés de câbles sous-marins. — Les sociétés de télégraphie et de téléphonie qui exploitent l'industrie des câbles sous-marins et des Etats emploient des navires (6); les uns sont des navires publics, les autres des navires de commerce (7). Ces armements sont soumis à la loi maritime; quant aux services publics qui les assurent, la loi du pavillon détermine s'ils sont du ressort administratif ou civil, et s'ils rentrent dans le Code maritime.

735. — Du relèvement des navires. — Il existe pour le repêchage d'objets et de bâtiments sombrés des entreprises industrielles avec des navires-outils. Elles rentrent dans le cadre de la loi maritime.

(1) BRUX., 30 mai 1903, *Belg. jud.*, p. 829. — BECKERS, *Responsabilité de l'Etat*; *Revue de l'Administration*, 1879, p. 137.

(2) DE RYCKERE, *La situation des croiseurs belges*, p. 137.

(3) Cf. n° 75. — Anvers, 24 janv. 1903, *PAND. PÉR.*, 1904, n° 1053. — Cf. *PAND. B.*, v° *Port d'Anvers*, nos 136 et s.; *Remorquage*, nos 67 et s.

(4) Cf. *PAND. B.*, v° *Négoce, Négociant*, n° 103.

(5) *Voy. Le Navire*, nos 217 et s. — *Voy.* aussi volume relatif aux *Fortunes de mer*.

(6) En 1908 on en comptait 55, dont 33 anglais.

(7) *Die Seekabel*, par THURN. Leipzig, 1909.

CHAPITRE III

De l'armement des bâtiments d'intérieur.

736. — Des bateaux et de la navigation intérieure. — La loi maritime belge de 1879 ne contenait aucune disposition applicable à la navigation intérieure. Celle-ci demeurait donc régie par le droit commun et la propriété des bateaux était sous l'empire des dispositions du droit civil sur la propriété des meubles (1).

La nouvelle loi belge a étendu aux bateaux d'intérieur et aux armements fluviaux, bon nombre de dispositions de la loi maritime. Nous en parlerons dans une partie du présent ouvrage spécialement consacrée à la navigation intérieure.

(1) Voy. *Le Navire*, t. 1er, n^o 194.

DEUXIÈME SECTION

Des armements en guerre.

737. — Des armements en course. — Porte ce nom, l'expédition maritime entreprise par un ou plusieurs particuliers au moyen de navires armés en guerre et dont le but est d'effectuer des *prises maritimes*, c'est-à-dire de capturer navires et cargaisons de l'ennemi. Le gouvernement autorise ce genre d'armements au moyen de lettres de mer spéciales appelées *lettres de marque*. Depuis la déclaration de 1856, ce genre d'armement, dans la plupart des États, est aboli et seuls les navires de guerre réguliers ont le droit de prise (1).

(1) Cf. volume relatif aux *Fortunes de mer*.

ANNEXES

A. — **Modèles des registres maritimes belges.**

B. — **Projets de conventions internationales**
(Conférence diplomatique de Bruxelles, 1909).

Annexe A.

ANNEXE N^o 1.

MINISTÈRE DES FINANCES

ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.

Direction d'Anvers.

Conservation d'Anvers.

REGISTRE DE DÉPOT

des pièces présentées pour l'accomplissement des formalités
hypothécaires relatives aux navires et aux bateaux.

Le présent registre est destiné à constater, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent, les remises des pièces qui sont présentées au conservateur à fin d'immatriculation ou d'inscription (L. du 10 février 1908, art. 43 et 261).

Il est arrêté jour par jour (Ibid. art. 43).

Anvers, le

LE DIRECTEUR,

Le présent registre, contenant _____ feuillets, a été signé
par premier et dernier, coté et paraphé à chaque feuillet, par nous, soussigné,
Juge au Tribunal de commerce d'Anvers.

Anvers, le

MINISTÈRE DES FINANCES

ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.

Direction d'Anvers.

Conservation d'Anvers.

REGISTRE MATRICULE
DES NAVIRES ET DES BATEAUX

Le présent registre est destiné à recevoir les formalités hypothécaires visées par les titres Ier et IX du livre II du Code de commerce sur la navigation maritime et la navigation intérieure et par la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux.

La tenue de ce registre est réglée par l'arrêté royal du 5 septembre 1908.

Le présent registre, contenant _____ feuillets, a été signé par premier et dernier, coté et paraphé à chaque feuillet, par nous, soussigné, juge au tribunal de commerce d'Anvers.

Anvers, le

Inscriptions.

Numéro d'ordre	RÉFÉRENCE au registre de dépôt		DATE de L'ACTE	NATURE DE L'ACTE DÉSIGNATION de L'OFFICIER PUBLIC ou DU TRIBUNAL	NATURE et ÉLÉMENTS PRINCIPAUX DE LA CONVENTION DÉSIGNATION DES PARTIES	RÉFÉRENCE à des INSCRIPTIONS ULTÉRIEURES
	DATE	N°				
1	2	3	4	5	6	7

MINISTÈRE DES FINANCES

ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.

Direction d'Anvers.

Conservation d'Anvers.

TABLE ALPHABÉTIQUE
DES NAVIRES ET DES BATEAUX

INSTRUCTION

ART. 1^{er}. — Le présent registre est destiné à former la table alphabétique des navires et des bateaux pour lesquels un article est ouvert au registre matricule ou pour lesquels des inscriptions sont tenues en suspens jusqu'à ce que l'immatriculation soit requise.

ART. 2. — Pour déterminer le groupe auquel un nom appartient, il est fait, le cas échéant, abstraction de l'article qui précède le nom. Dans ce

cas, l'article s'inscrit, entre parenthèses, après le nom. Exemples: *Ville d'Ostende (La)*, *Twee Zusters (De) Town of Leeds (The)*, *Deutsche Reich (Das)*, *Bardo (El.)*

ART. 3. — Les noms s'inscrivent, dans chaque groupe, les uns à la suite des autres, sous un numéro d'ordre et suivant l'orthographe et la langue adoptées.

Le présent registre, contenant
dernier, coté et paraphé à chaque feuillet, par moi, soussigné, Directeur de l'enregistrement et des domaines à Anvers.

feuillets, a été signé par premier et
par moi, soussigné, Directeur de l'en-

Anvers, le

NOM 1	PRÉNOMS 2	PROFESSION 3	DOMICILE 4	Article du registre matricule 5	Observations 6

Annexe B.

I. — CONVENTION INTERNATIONALE

pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

ARTICLE PREMIER. — En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navire de mer et bateau de navigation intérieure, la réparation des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ART. 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition sera applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

ART. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

ART. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par des morts ou blessures, sauf recours pe celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1^{er} du présent article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

ART. 6. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un profit, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomption légale de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

ART. 7. — Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ART. 8. — Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

ART. 9. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou les règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

ART. 10. — Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte ni à l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont réglées dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de leurs autres contrats.

ART. 11. — La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

ART. 12. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes, et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1^o Qu'à l'égard des intéressés ressortissant d'un Etat non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;

2^o Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le Tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

ART. 12bis. — La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

ART. 13. — Les délégués des Hautes Parties contractantes se réuniront à Bruxelles trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

ART. 14. — Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des gouvernements des autres Parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le gouvernement belge.

ART. 15. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra. A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement, et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une année en faveur des États représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 14.

ART. 16. — Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le.....

II. — CONVENTION INTERNATIONALE

relative à l'unification de certaines règles en matière
d'assistance et de sauvetage maritime.

ARTICLE PREMIER. — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et de bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

ART. 2. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ART. 3. — N'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ART. 4. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ART. 5. — Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ART. 6.—Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et à défaut par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et l'équipage de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

ART 7 (*réserve*).—Toute convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment et sous du danger peut, à la requête de l'une ou de l'autre partie, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Il en est de même si la convention a été conclue, par suite d'une erreur de l'une ou de l'autre des parties, sur des faits essentiels ou sous l'empire de la violence ou du dol.

ART. 8. — La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base : a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 6, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

ART. 8bis. — Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

ART. 9. — L'action en paiement de la rémunération se prescrit

par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ART. 10. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

ART. 11. — Les Hautes Parties contractantes dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition qui précède.

ART. 12. — La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous leur contrôle, et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

ART. 13. — La présente Convention est sans application aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

ART. 14. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque, soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé, appartient à un Etat de l'une des Hautes Parties contractantes, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1^o Qu'à l'égard des intéressés ressortissant d'un Etat non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité ;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable;

3° Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 10 n'est applicable qu'entre navires ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes.

ART. 15. — Les délégués des Hautes Parties contractantes se réuniront à Bruxelles, trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

ART. 16. — Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au gouvernement belge et par celui-ci à chacun des gouvernements des autres parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le gouvernement belge.

ART. 17. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt. Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 16.

ART. 18. — Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres parties contractantes.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le.....

III. — CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT MARITIME

A. — Base d'un Projet de Convention sur les hypothèques et les privilèges maritimes soumis à l'étude des gouvernements intéressés (6-7 octobre 1909).

ARTICLE PREMIER. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'attache, soit d'un office central d'enregistrement, seront respectés dans tous les autres pays et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

ART. 2. — Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.

ART. 3. — Sont seuls privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le loyer ou fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

1° Les frais de justice, les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce; 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 ou d'autres personnes embarquées au service du navire, et les frais de pilotage;

3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire à l'avarie commune;

4° Les créances pour fournitures et réparations et autres obligations dans le même but, contractées par le capitaine en cas de nécessité, hors du port d'attache, pour la conservation du navire ou pour la continuation du voyage, en tant que ces actes ont été nécessités par un besoin réel, que le capitaine soit ou non en même temps propriétaire du navire et que la créance soit la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants;

5° Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son

équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute de navigation (1).

ART. 4. — Le rang des privilèges se rapportant au même voyage se règle conformément à l'énumération donnée à l'article 3. Les créances figurant à un même numéro de cet article viennent au marc le franc.

Toutefois, les créances énumérées à l'article 3, nos 3 et 4, viennent en sens inverse de la date où elles sont nées, les créances résultant d'un même cas d'urgence étant considérées comme nées en même temps.

Dans le cas où les créances prévues à l'article 3, n° 4, proviennent de débours faits ou d'engagements personnels pris par le capitaine, elles sont préférées aux autres créances visées dans cette disposition.

ART. 5. — Si les créances ne se rapportent pas au même voyage, les privilèges des créances d'un voyage postérieur priment les privilèges des créances d'un voyage antérieur.

ART. 6. — Le privilège s'éteint par l'expiration du délai de deux ans à partir de la naissance de la créance.

Pour les créances prévues à l'article 3, n° 2, cette prescription est d'un an, ce délai court à partir du jour où le service a cessé.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ART. 7. — Le privilège sur le loyer ou le fret peut être exercé tant que le loyer ou le fret est entre les mains de l'affrèteur, du chargeur, du destinataire, du capitaine ou de l'agent, ou de quelque autre tierce personne. Il s'éteint lorsque le fret est encaissé par le propriétaire personnellement.

ART. 8. — Les privilèges établis par les dispositions qui précèdent

(1) Le protocole de clôture contiendrait la disposition suivante : « Il est entendu que la législation de chaque État reste libre d'accorder aux autorités de l'État ou à d'autres autorités publiques qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation, le droit de vendre ces objets et de s'indemniser, sur le prix de la vente, des frais de l'enlèvement par préférence à d'autres créanciers. Il est entendu, également, que la législation nationale reste libre d'accorder un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires. »

ne sont soumises à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

ART. 9. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires gérés ou employés par d'autres que leur propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dépossédé par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

ART. 10. — Les accessoires visés à l'article 2 sont :

1° Les indemnités payées ou dues au propriétaire du navire 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 ;

2° Les indemnités payées ou dues pour réparations de dommages, qu'il s'agisse de dommages subis par le navire et non réparés ou de pertes de fret ;

3° Les sommes payées ou dues au propriétaire du navire pour assistance de sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine ou à l'équipage.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 11. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées dans chaque Etat contractant lorsque l'une des parties intéressées et ressortissant d'un autre Etat contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un Etat non contractant.

ART. 12. — La présente convention est sans application aux navires de l'Etat.

B. — Base d'un Projet de Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, soumises à l'étude des gouvernements intéressés (6-7 octobre 1909).

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées dans chaque Etat contractant lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre Etat contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte aux droits des Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un Etat non contractant.

ART. 2. — Le propriétaire du navire n'est tenu que sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage.

1° Du dommage causé aux biens et droits de toute nature appartenant à des tiers, sur terre ou sur eau, par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote, ou de toute autre personne au service du navire ;

2° Des dommages causés à la cargaison transportée et à tous autres biens et objets se trouvant à bord du navire, ainsi que de tous autres dommages causés par faute de navigation, même dans l'exécution d'un contrat ;

3° Des indemnités d'assistance et de sauvetage ;

4° Des obligations résultant des contrats passés par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux en cas de nécessité hors du port d'attache du navire pour la conservation du navire ou pour la continuation du voyage, si le besoin a été occasionné par un accident. Lorsque le propriétaire du navire est en même temps capitaine, la même limitation s'applique, mais uniquement pour les fautes de navigation.

ART. 3. — Le fret visé à l'article 2 est le loyer ou le fret sans déduction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû, ou de fret ou de loyer acquis à tout événement.

Le prix du passage et les surestaries, au point de vue de la précédente Convention assimilés au fret.

Les accessoires visés à l'article 2 sont :

1° Les indemnités payées ou dues au propriétaire du navire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par les navires et non réparés, soit des pertes de fret ;

2° Les indemnités payées ou dues pour réparations de dommages, qu'il s'agisse de dommages subis par le navire et non réparés, ou de perte de fret ;

3° Les sommes payées ou dues au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et à l'équipage.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire, les indem-

nités dues ou payées en vertu de contrats, d'assurance, ni les primes, subvention ou autres subsides nationaux.

ART. 4. — S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence de sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

ART. 5. — Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage.

ART. 6. — Le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'article 2, par une somme correspondante par voyage à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire.

Cette disposition ne s'applique ni aux indemnités d'assistance et de sauvetage, ni au cas prévu par l'alinéa 4 de l'article 2.

ART. 7. — Le voyage est réputé fini par le navire au premier port d'escale ou de relâche qu'il atteint après l'avènement donnant lieu au recours ou au port même dans lequel il se trouve lorsque cet événement survient.

Si le lieu où s'est produit l'événement n'est point déterminé, le voyage est réputé fini au point où devait se terminer l'exécution de l'obligation donnant lieu au recours.

ART. 8. — Pour le fret diverses formules ont été indiquées :

1^o Le fret et les accessoires dont mention à l'article 3 sont le fret et les accessoires acquis depuis le début du voyage jusqu'au port déterminé dans l'article 7 ;

2^o Remplacer le fret, le prix de passage, les surestaries et les accessoires visés à l'article 3 par un forfait calculé par tonne. en tenant compte du parcours déjà effectué et de la nature du bâtiment.

ART. 9. — Le propriétaire peut prendre, dans l'intérêt de qui il appartiendra, toute mesure utile en ce qui touche le navire sans être déchu du droit d'exercer les options prévues par les dispositions précédentes.

Il est responsable de toutes détériorations ou de tout dommage, qui, par suite d'un nouveau voyage, surviendrait au navire au préjudice des créanciers à l'égard desquels la limitation est admise.

ART. 10. — Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire.

ART. 11. — Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux obligations dérivant des fautes personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés.

Elles s'appliquent à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé et aux responsabilités qui s'y rattachent, qu'il y ait ou non faute du capitaine.

ART. 12. — Si l'armateur d'un navire qui n'en est pas le propriétaire est responsable des créances à l'égard desquelles la responsabilité des propriétaires est limitée d'après la présente convention, il a droit à la même limitation.

Si le sous-fréteur est responsable des créances résultant des contrats de sous-affrètement, il a droit à cette limitation pour autant que le capitaine s'est chargé de l'exécution de ces contrats par la réception des marchandises ou par la signature d'un connaissement.

ART. 13. — La présente Convention est sans application aux réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels, lesquels continuent à être régis exclusivement par les lois nationales.

Rien dans les dispositions qui précèdent ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

Abandon.

Cf. *vis Armement.* — *Capitaine.* — *Accessoires du navire.* — *Vœux des Congrès.* — *Voyage maritime.*

Abandon, 70, 164, 386.

Abandon, délaissement, 164, 329. — Abandon libératoire, 446. — Faits et engagements, 447. — Contrebande du capitaine, 463. — Faits du pilote, 464. — Droit comparé sur faits du pilote, 465. — Système de l'abandon. Droit comparé, 471. — Système du forfait. Droit comparé, 482. — Droit comparé, 483, 484 et s., 492. — Navires de mer, 494. — Navires de plaisance, 495. — Natures et limites de l'abandon, 496. — Dettes susceptibles d'abandon, 497. — Abandon divisible, 498. — Transport, 499. — Réparations et fournitures, 500. — Dettes au port d'armement, 501. — Vice propre au départ, 502. — Primes d'assurances, 503. — Contrat d'engagement, 504. — Dettes d'assistance, 505. — Effet et matière de l'abandon, 506. — Nouveau voyage, 507. — Notification, 508. — Perte du droit d'abandon, 509. — Renonciation de l'abandon, 510. — Formes de l'abandon, 510. — Délais

de l'abandon, 510. — Liquidation de l'abandon, 511. — Droit comparé, 512. — Vœu de Congrès, 513. — Système de l'option, 514. — Abandon en espèces, 515. — Procédure en option, 516. — Assistance exclue du forfait, 517. — Valeur à la fin du voyage, 518. — Vœu du Congrès, 520. — Accessoires du navire, 521. — Fret net, fret brut, 522. — Fret perçu ou à percevoir, 523. — Fret de la charte-partie, etc., 524. — Droit comparé sur fret, 525. — Risques et commissions, 526. — Recours du propriétaire contre l'assureur, 538. — Supplément en espèces à l'abandon, 539. — Abandon envers l'Etat, 541. — divisible, 498. — en espèces, 515. Abandon libératoire, 446. Actes des passagers, 467. Assistance exclue du forfait, 517. Capitaine ès qualité (Engagements du), 472. — «pro mare» (Engagements du), 473. Chargement propre, 533. Contrats et quasi-contrats, 551. Dation de caution, 536. Délais de l'abandon, 510. Dettes susceptibles d'abandon, 497.

Deux accidents successifs au cours du même voyage, 535. — Dation de caution, 536.

Effet et matière de l'abandon, 506.

Engagements. Aperçu historique, 471. — Par capitaine ès qualité, 472. — Par capitaine « pro mare », 473. — Droit comparé, 474, 475.

Faits du capitaine, 455 et s.

Cf. *vo Personnel marin.*

Faits d'immixtion, 414.

— du pilote, 464.

Formes de l'abandon, 510.

Fournitures pour le navire, 478.

Immixtion de l'armateur, 476.

Indemnités, 531. — Indemnité d'assistance, 532.

Indemnité d'assistance, 532.

Liquidation de l'abandon, 511.

Natures et limites du droit à l'abandon.

— Droit comparé, 496.

Navire remorqué, 466.

Notification de l'abandon, 508.

Pêche, 533.

Perte du droit d'abandon, 509.

Prescription, 402.

Primes et subventions, 530.

Prix de passage, 528.

Procédure en option, 516.

Quasi-contrats.—Responsabilité, 479.

Recours du propriétaire contre l'assureur, 538.

Renonciation de l'abandon, 510.

Remorquage, 533.

Ristournes et commissions, 526.

Supplément en espèces de l'abandon, 539.

Surestaries et contrestaries, 529.

Système de l'option, 514.

Valeur à la fin du voyage, 518.

L'abordage et l'assistance, 422, 733.

Cf. *vo Annexes.*

Accessoires du navire.

Cf. *vo Abandon.*

Le fret, 521. — Droit comparé, 525. — Autres accessoires, 527. — Pêche, Re-

morquage, Chargement propre, 533. — Vœu du Congrès de Venise, 534.

Acte de nationalité, 438, 630,

Cf. *vo Hypothèque.*

Acte sous seing privé.

Hypothèque, 606.

Action résolutoire, 614.

Cf. *vo Saisie.*

Affréteur-armateur.

Cf. *vis Armement. — Armateur.*

Affréteur-armateur, 64, 544. — Définition, 77. — Droit comparé, 545-6. — Faculté d'abandon, 547.

Agents.

Cf. *vis Courtiers. — Commissionnaires. — Fondés de pouvoirs. — Mandat.*

Agence, 55.

Agences maritimes, 168 et s.

Agents, 40, 168. — Définition, 211. — En Allemagne, 216. — Immixtion de l'armateur, 476. — Droit comparé, 477.

Agents au port d'attache, 161. — Définition, 211.

Agent commercial (au Japon), 231.

Autres mandataires, 98.

Bestyrer, 222.

Caixeiros, 225.

Commis.—Effets du contrat vis-à-vis des tiers, 158.

Commis. — Rapports entre parties, 157.

Contrat de préposition, 138. — Droit comparé, 160.

Disponenten, 216.

Facteurs, 155.

Factor, 218.

— (au Chili), 226.

Fortune de mer et les agents, 212.

Gerente de commercio, 224*bis.*

Guarda livros, 225.

Handelsagenter (en Suède), 223.

Handelsombud (en Suède), 223.

Historique des agences maritimes, 169.

Institutori e rappresentanti, 220.

Law of agency, 125.
Mandat commercial, 224bis.
Mandato commerciale, 220.
Mandatul comercial, 221.
Personnel de terre, chap. II, 161 et s.
Préposés, 138.
Procuration, 152.
Commis, 156.
Prepusi si representanti, 221.
Responsabilité de l'armement pour faits de ses agents, 410.

Armateur.

Cf. vis *Affréteur-armateur*. — *Armateur gérant*. — *Armateur-proprétaire*. — *Armateur en pêche*. — *Armement*. — *Propriétaire de navire*.

Armateur, 3, 58, 63 et s. — Armateur-proprétaire, 64. — Armateur gérant, 64. — Affréteur-armateur, 64. — Droit comparé, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72. — Armateur gérant, 73, 74, 97. — Procureur de l'armement, 162. — Responsabilité de l'armateur envers le capitaine, 257. — Présence des armateurs en cas de radoub, 315. — Fortune de mer, 403. — Immixtion de l'armateur, 476. — Droit d'abandon. Droit comparé, 493. — Immixtion de l'armateur (Abandon), 540.

Capacité de l'armateur, 74.

Exercitor, 403bis.

Immixtion de l'armateur. — Abandon, 540.

Proponente, 224bis.

Armateur gérant.

Cf. vis *Agents*. — *Mandat*.

Armateur gérant, 64, 73, 97. — Procureur de l'armement, 162. — Ses pouvoirs, 163. — Peut-il faire l'abandon ou le délaissement, 164. — Droit comparé, 165.

Bestyrende Reder, 165.

Boekhouder, 165.

Caixa, 165.

Gérant, 70.

Hauturiers, 354.

Lamaneurs, 307, 354.

Managing-owner, 165.

Pilotage, 307.

Pilotes, 354.

— côtières, 307, 354.

— de mer, 307, 354.

— de rivière, 307.

Ships' husband (Armateur gérant), 72, 165, 319.

Armateur en pêche. 705.

Armateur-proprétaire, 64.

Droit comparé sur le droit d'abandon, 493.

Armement.

Cf. vis *Armateur*. — *Contrat de commande*. — *Industrialisation des armements*. — *Personnes morales*. — *Propriétaire de navire*. — *Quirataires*. — *Sociétés*. — *Universitas juris*. — *Voyage maritime*.

Armement. Définition, 1. — Maison, 3. — Espèces d'armements, 4. — Evolution juridique, 7. — Dans l'antiquité: Droit romain, 9 et s. — Droit moderne, 10 et s. — Droit de la Méditerranée, 11. — Droit de société romain, 16. — Droit de la Baltique et de la mer du Nord, 19. — XVI^e siècle, 21. — Ordonnances belges (XVI^e siècle), 22. — Coutumes d'Anvers, 23. — Droit oriental, 24. — Droit gréco-romain, 26. — Droit italien, 27. — Droit belge, 27. — Droit des Pays-Bas, 29. — Armements français, 31. — Industrialisation des armements, 38. — Capitaine d'armement, 41. — Nature juridique de l'armement, 42. — *Universitas rerum et personarum*, 43. — *Universitas juris*, 43. — Personnalité juridique, 44. — Technique juridique, 45. — Application, 46. — Quasi-société, 47. — Fortune de mer et fortune de terre, 48, 49, 50. — Notion d'armement, 51. — Actif et passif de l'armement, 52, 59, 60. — Base de l'armement, 62. — Formes de l'armement,

- 2^{me} partie, 63 et s. — Armements pêcheurs, 71. — *Critique théorique*, 73. — Armements par l'Etat, 75. — Participation, 80. — Droit comparé (Armement collectif), 82, 83. — En faillite, 93. — Dissolution, 94. — La participation et l'armement, 116. — Armements de pêche, 128, 702. — Armements spéciaux, 128, 702. — Domicile de l'armement, 129. — Armements étrangers, 130. — Conflit des lois. L'armement suit le pavillon, 137. — Préposés de l'armement, 138 et s. — Agents au port d'attache, 161. — Procureur de l'armement, 162. — Comptes d'armement, 166. — Directeurs d'armement, 167. — Devoirs du capitaine envers l'armement, 314. — Fortune de mer, 403. — L'armement et ses débiteurs, 404. — L'armement vis-à-vis des chargeurs, 406. — Le capitaine représente l'armement par contrat. — Responsabilité de l'armement pour faits de ses agents, 410. — Responsabilité de l'armement pour ses faits et engagements, 411. — Obligations vis-à-vis des tiers, 401.
- Armement collectif, 82.
— et ses débiteurs (L'), 404.
— étrangers, 130. — Droit anglo-saxon, 133.
- Armement en faillite, 93.
— par l'Etat, 75.
— et participation, société de capitaux, 81.
— d'émigrants, 701.
— de marchandises, 700.
— de passagers, 700.
— réguliers, 699.
— vagabonds, 699.
- Association de commerce inconnue, 79.
Base de l'armement, 62.
Communauté, 42, 58.
— taisibles, 45^{bis}.
Communistes, 83.
Comptes d'armement, 166.
Domaine de la majorité, 86.
Désarmement, 322.
Directeurs d'armement, 167.
- Dissolution de l'armement, 94.
Forme des armements, 703.
Domicile de l'armement, 129.
Licitation (Effets de la), 96.
Licitation (Formes de la), 95.
Loi de la majorité, 85.
Mises dehors (Expenses), 59.
Partowners, 83.
Profit ou salut commun, 51.
Procureur de l'armement, 162. Ses pouvoirs, 163.
Quasi-partnership, 83.
Reeders, 22.
Responsabilité de droit commun, 408.
- Arrimeurs**, 41.
- Estiveurs, 18.
- Association momentanée**, 117.
- Associations en participation.**
- Associations en participation. Origine, 109.
Caractères de la participation, 110.
Cession des parts syndicataires, 113.
Droits des tiers sur le syndicat, 114.
Gestion de la participation ou du syndicat, 111.
Participation et armement, 16.
Pertes des syndicataires, 112.
Résolution du syndicat, 115.
Stille Gesellschaft, 124.
- Bateaux**, 555, 736.
- Cf. *vo Navigation intérieure.*
- Betriebsgemeinschaften**, 122.
- Cf. *vis Mutualités. — Syndicats.*
- Câbles sous-marins**, 734.
- Capitaine.**
- Cf. *vis Direction nautique. — Droit pénal. — Etat-major. — Mandat. — Mise en état du bâtiment. — Papiers et livres de bord. — Patron pêcheur. — Rapport de mer. — Voyage maritime.*
- Baraterie du patron, 255.
Bornage, 246.

Cabotage. — Droit comparé, 246.

Capitaines, 41.

Capitaine de navire. Définition du capitaine, 244. — Ancien droit, 245. — Conditions légales et administratives, 246. — Pouvoir éminent du capitaine, 247. — Communauté nautique, 248, 249, 250. — Nature du contrat du capitaine, 251. — Contrat *sui generis*, 252. — Du capitaine non préposé, 253, 254, 256, 257. — Mandataire légal des chargeurs, 258. — Etendue de la responsabilité du capitaine, 259. — Capitaine responsable des gens de mer, 260. — Capitaine commerçant, 261. — Capitaine naviculaire et maître, 262. — Nomination du capitaine, 263. — Espèces d'engagements, 264. — De la convention dite des cinq huitièmes ou du tiers franc, 265. — Du droit de chapeau, 266. — Du domicile du capitaine, 267. — Congé du capitaine, 268, 269, 270, 271. — Obligations du capitaine, 274 et s. — Bonne fin du voyage et salut commun, 274. — Division des obligations, 275. — Envers la communauté nautique, 276, 278, 279, 280. — Droit comparé sur les papiers et livres de bord, 285. — Droit comparé sur l'engagement de l'équipage, 284. — Responsabilité du capitaine en nom personnel, 309. — Responsabilité contractuelle, 312. — Obligations du capitaine envers l'armement, 314. — Pouvoir du capitaine contre les quirataires récalcitrants, 318. — Reddition de comptes en cours de route, 322. — Droit de vendre le navire, 324. — Il est tenu d'achever le voyage, 325. — Droit comparé, 325. — Substitution. — Capitaine d'office, 326. — Capitaine à profit commun, 327. — Abandon du navire, 329. Compte de gestion, 330. — Capitaine officier de police judiciaire. — Capitaine officier de police administrative, 333. — Capitaine notaire. — Capitaine officier de l'état civil, 333. — Rapport de mer, 334. — Réquisition des vivres,

346. — Fin des fonctions du capitaine, 348. — Hiérarchie générale, 350. — Le capitaine représente l'armement par contrat et le navire et le patrimoine de mer en vertu de la loi, 407. — Contrebande, 463. — Faits lézant les gens de mer, 468. — Immixtion du capitaine propriétaire (Abandon), 540bis. — Capitaine copropriétaire, 542. — Solidarité des copropriétaires de navire, 543. — Capitaine et la fortune de mer, 552.

Capitan, 256.

Capitaine à profit commun, 327.

— d'office, 326.

Cessation des fonctions du capitaine au cas d'adjudication du bâtiment, 661.

Commandant, 281.

Compte de gestion, 330.

Congé du capitaine, 268.

— au capitaine copropriétaire, 270.

Contrainte relative aux vivres, 346.

Contrat *sui generis*, 252.

Convention dite des cinq huitièmes ou du tiers franc, 265.

Crimes, 333.

Délits, 333.

Délivrance des connaissements, 276.

Devoirs à l'arrivée, 333.

Division des obligations du capitaine :
1^o avant le départ; 2^o pendant le voyage; 3^o à l'arrivée, 275.

Domicile du capitaine, 267.

Droit du capitaine de vendre le navire, 324.

Droit de chapeau, 266, 313.

— de primage, 313.

Emprunt, 320.

Engagement du capitaine au profit, 264.

Espèces d'engagements du capitaine, 264.

Femme du capitaine, 328.

Fin des fonctions du capitaine, 348bis.

Foreign-going Ships, 246.

Formation de l'équipage, 278. — Droit comparé, 280. — Etat-major, 281, 282.

— Effets de l'engagement, 283.

Gratification, 313.

Home trade passenger Ships, 246.

Immixtion du capitaine propriétaire (Abandon), 540bis.
Long cours. — Droit comparé, 246.
Magister navis, 403bis.
Maître (*Patronus*), 17, 18.
Maîtres, 244.
Mission d'autorité et de police. — Pouvoirs à bord. Devoirs à l'arrivée. Peines disciplinaires, 333.
Nature du contrat du capitaine, 251.
— juridique des fonctions du capitaine, 244 et s.
Notaire, 333.
Notxer, 18.
Officier de police judiciaire, 333.
— de l'état civil, 333.
— de police administrative, 333.
Patronus in mari, 21.
Patrons, 244.
Peines disciplinaires, 333.
Pouvoirs à bord, 333.
Prix fixé (Engagement), 264.
Reddition de comptes du capitaine, 322.
Responsabilité du capitaine en nom personnel, 309.
— d'un mandataire salarié, 254, 256, 258, 259.
Schipper, 22.
Senior, 18.
— de la nau, 403bis.
Substitution du capitaine, 326.
Testaments, 333.
Usual employment of the ship, 321.

Chargeurs.

Cf. *vo Ancien droit (Table des législations)*.
Chargeurs, 406.
Marchands, 18.

Clauses d'exonération de la responsabilité.

Cf. *vo Limitations de responsabilité*.
Clauses d'exonération de la responsabilité, 487 et s.
— élisives de responsabilité. — Objet des clauses, 489. — Droit comparé.

Evolution de la jurisprudence pour la responsabilité, 487.
Exonération, 488. — Faute contractuelle, 489bis. — Faute délictuelle, 490. — Formes d'exonération, 490bis.
Faute contractuelle. — Exonération, 489bis.
Faute délictuelle. — Exonération, 490.
Formes d'exonération, 490bis.
Limitation conventionnelle, 487 et s.

Commis.

Cf. *vis Agents. — Courtiers. — Employés. — Facteurs. — Fondés de pouvoirs. — Mandat. — Louage de services.*

Commissionnaires.

Cf. *vis Agents. — Courtiers. — Mandat. Commissionnaires*, 168. — Historique du contrat de commission, 242. — Commissionnaires, 151, 168.
Contrat de commission. — Historique, 242. — Définition, 242bis.
Limitation de responsabilité, 432.
— de responsabilité par voyage, 432.

Commerçant, 71.

Communautés d'intérêts, 122.

Cf. *vo Mutualités*.

Communauté nautique, 20, 248.

Cf. *vis Capitaine. — Armement*.
Qui compose la communauté nautique? 249.

Compétence territoriale des cours d'eau, 690bis.

Conflit des lois.

Cf. *vis Lex loci. — Lex fori*.
Conflit des lois sur le mandat, 243.
Conflit des lois, 137 et s., 154.
— (Gens de mer), 400bis.
Concours entre droits réels de différente nationalité, 589.
Loi du pavillon, 588.
Nationalité des victimes, 398bis.
Responsabilité. — Conflit des lois, 549.

Consignation de navire

- Cf. *vis Agents*. — *Courtiers*. — *Mandat*.
Attributions des consignataires de navires, 235.
Affrètement de navires, 237.
Consignataires de navires, 235 et s.
Consignation de navires, 237.
Définition des consignataires de navires, 235.
Droits du consignataire, 238.
Responsabilité du consignataire, 236.

Contrat de commande.

- Cf. *vo Armement*.
Colonna, 17, 18.
Commande, 403*bis*.
Commandite, 8.
La commande, 11.
Contrat de commande, 10.
Constitutum usus, 15.
Datio ad portandum in companiam, 15.
Datio ad proficium maris, 15.
Félag, 19.
Hjafélag, 19.
Kirad, 24.
Koinônia, 17.
Maître, 17.
Nakodka, 24.
Patronus, 17, 18.
Sendeve, 19.
Societas fratrum, 13.
Societas inter extraneos facta, 14.
Societas maris, 12, 15.
Societas maris (Hentice), 15.
Societas inter patrem et filium et inter fratres facta, 15.
Wedderlinge, 19.

Contrat d'engagement.

- Cf. *vis Gens de mer*. — *Personnel marin*.
Abandon, 504.

Contrat à la grosse, 692.

Conventions internationales.

- Cf. *vo Réciprocité*.

Courtiers.

- Cf. *vis Agents*. — *Consignation de navire*.
— *Employés*. — *Fondés de pouvoirs*.
— *Mandat*.
Berth-notes, 198.
Clause d'adresse, 193; — en droit anglais, 199.
Clauses spéciales. — Shipbrokers. — Droit anglais, 199.
Comprador (en Chine), 234.—(au Siam), 234*bis*.
Corredores (Courtiers au Chili), 185.
Corredores colegiados (au Pérou, courtiers), 187.
Corretores (au Portugal, courtiers), 181.
Courtage, 184.
Courtiers, 168.
Courtiers interprètes de navires (en Espagne, 180).
Courtiers libres. — Droit belge, etc., 189.
Courtiers maritimes, 41.
Courtiers officiers publics. — Droit comparé, 174.
Courtiers de navires, 169. — Définition, 171.
Dellal (en Perse), 232.
Droits du courtier, 192.
Etendue des clauses d'adresse, 194.
Forme du contrat de courtier, 190.
Historique des courtiers de navire, 172.
Hodégos ploïon (en Grèce, droit comparé).
— Courtiers maritimes, 178.
Interprètes et courtiers.
Intervention du courtier en matière d'affrètements, 195.
Intervention du courtier en matière d'avaries communes, 195*bis*.
Kargador (Courtier d'affrètements en Hollande), 182.
Klarirung, 201.
Makelaars (aux Pays-Bas, courtiers), 182.
Mäklare (en Suède, courtiers maritimes), 179.
Maître courtier, 170.
Mediatori (en Italie, droit comparé), 176*bis*.

Obligations des courtiers : Vis-à-vis du public, 191.

— Vis-à-vis de la personne qu'ils représentent, 191.

— Vis-à-vis des tiers, 191.

Pouvoirs des courtiers, 201.

Privilège, 196.

Profession de courtier, 189.

Qui peut être courtier? 190.

Semsar (au Maroc), 233.

Sensale (en Autriche, courtiers maritimes), 175.

Schiffsmakler (Courtier de navire, droit allemand), 201.

Services d'un courtier, 173.

Shipbroker, 197.

Vekalet (en Perse), 232.

Vrij makelaar, 170.

Crédit.

Cf. *vo Hypothèque.*

Crédit, 405.

— réel maritime, 553.

Délivrance des marchandises,

694.

Dettes d'assistance.

Cf. *vo Assistance.*

Abandon, 505.

Dettes au port d'armement.

Abandon, 501.

Direction nautique.

Cf. *vis Capitaine. — Etat-major. — Personnel marin,*

Ardoise de loch, 305.

Boussole, 304.

Cap, 304.

Chargement sur le pont, 311.

Chronomètre, 304.

Devoirs nautiques, 303 et s.

Direction nautique, 303.

Habitacle, 304.

Ligne de foi, 304.

Livre de compas, 306.

— de la machine, 306.

Log Book, 305.

Navigation astronomique, 304.

— par estime, 304.

Nid d'aigle, 305.

Nœud, 304.

Opérations nautiques, 305.

Point, 304.

Quart, 305.

Rose des vents, 304.

Route, 304.

Sextant, 304.

Sondes, 304.

Trek, 304.

Vigie, 305.

Droit disciplinaire.

Cf. *vo Droit pénal.*

Droits d'enregistrement, 688.

Droits d'hypothèque, 689.

Droit pénal.

Altération des marchandises, 400ter.

— des vivres, 400ter.

Baraterie criminelle. — Perte volontaire

du navire. — Détournement. — Destruction.

— Déroutement. — Altération des

vivres. — Altération des marchandises.

— Rébellion. — Complot contre le capi-

taine, 400ter.

Complot contre le capitaine, 400ter.

Contrebande du capitaine, 463.

Délits maritimes, 400ter.

Délit. — Tribunal compétent, 470.

Désertion, 400ter.

Destruction du chargement ou des effets

du bord, 400ter.

Détournement, 400ter.

Déroutement volontaire et criminel,

400ter.

Discipline maritime. — Droit comparé,

400ter.

Droit pénal. — Droit comparé, 400ter.

Fautes de discipline, 400ter.

Peines, 400ter.

Juges, 400ter.

Perte volontaire du navire, 400ter.

Piraterie, 400ter.
Rébellion, 400ter.
Seeämter, 284.
Traite, 400ter.
Naval courts, 284.

Ecoreur, 707.

Cf. v^o *Pêche*.

Employés.

Cf. vis *Commis*. — *Facteurs*. — *Fondés de pouvoirs*. — *Louage de services*. — *Mandat*.

Caxeiros, 224bis.
Commissi di negozio, 220.
Dependientes y mancebos, 218.
Handlungsgehilfen, 216.
Handelsbiträden, 223.
Hilfsperson, 216.
Kereskedősegéd, 219.
Mancebos (au Chili), 226.
Promocnom osoblju, 219.

Etat-major.

Cf. vis *Capitaine*. — *Personnel marin*.
Aides cuisiniers, 282.
Calfat, 18.
Charbonniers, 282.
Chauffeurs, 282.
Chef mécanicien, 281.
Chirurgiens, 350.
Commissaire, 281.
Commissaires, 350.
Conseil d'état-major, 308.
Cuisiniers, 282.
Devoirs du maître d'équipage, 306.
Devoirs du mécanicien, 306.
Ecrivain, 18.
Engagement des officiers, 273.
Etat-major, 281.
Femmes de chambre, 282.
Garçons, 282.
Grand état-major, 350.
Inventaire d'armement, 305.
Lieutenant, 281.
Lieutenants, 350.
Maître d'équipage, 282.
Matelots, 282.

Mate's receipt, 305.
Mécaniciens, 350.
Mousses, 282.
Petit état-major, 350, 352.
Permis d'embarquement, 305.
Pilotes, 282.—Faits du pilote (Abandon), 464.
Rôle des officiers à bord d'un grand paquebot; — à bord d'un charge-bot, 305.
Rôle du premier officier à bord d'un grand paquebot; — à bord d'un charge-bot, 305.
Rôle du second officier, 305.
Second (Capitaine en), 350.
Subrécargue, 41.
Subrécargues, 273bis, 281.

Facteurs.

Cf. vis *Commis*. — *Courtiers*. — *Fondés de pouvoirs*. — *Mandat*.

Fins de non-recevoir, 432.

Folle enchère, 662.

Cf. v^o *Saisie*.

Fondés de pouvoirs.

Cf. vis *Agents*. — *Capitaine*. — *Commis*. — *Courtiers*. — *Facteurs*. — *Mandat*.
Człégvezetők, 219.
Factores (Pérou), 227. — (Bolivie), 228. — (Costa Rica), 229.
Feitores, 225.
Fondés de pouvoirs, 219ter.
Handelsfuldmagt, 222.
Handelsfullmäktige, 223.
Kereskedelmi meghatalmazottak (en Hongrie), 219.
Prokura, 224.
Punomocnicib trgo vackih, 219.
Réquisition des vivres, 346.—Conflit des lois, 347.
Sysloman, 223.

Fortune et patrimoine de mer.

Cf. vis *Abandon*. — *Limitations de responsabilité*. — *Patrimoine de terre*.
Accessoires du navire, 426.

Actif du patrimoine de mer, 552.
— et passif de l'armement et de la fortune de mer, 52.

Association belge pour l'unification du droit maritime, 429. — Comité maritime international, 421. — Commission de Paris, 426. — Conférence de Hambourg, 417. — Conférence de Venise, 428.

Congrès d'Anvers (1885), 418. — Congrès de Bruxelles (1888), 419. — Congrès de Gênes (1892), 420.

Critique de la loi, 434.

Éléments du patrimoine de mer, 519.

Fortune et patrimoine de mer, 2, 3, 23, 26, 31, 32, 48, 49, 50, 52. — Fortune de mer et les agents, 212. — Caractère de cette notion, 403. — Historique, 403bis. — La fortune de mer base du crédit, 405. — Privilèges et hypothèques, 415, 427. — Droit comparé sur l'abandon. Etats-Unis, 484. — Système de l'option, 485. — Actif et passif, 552.

Historique des dispositions. Loi belge, 425. — Loi du 10 février 1908. Historique de la loi, 430. — Travaux préparatoires, 431. — Innovations de la loi, 432.

Mécanisme de la loi, 433.

Passif du patrimoine de mer, 552.

Patrimoine de mer, 2, 22, 54, 59, 63, 250. — Le capitaine représente le patrimoine de mer en vertu de la loi, 407. — Abandon, 515. — Éléments du patrimoine de mer, 516. — Actif et passif du patrimoine de mer, 552.

Séparation des patrimoines, 409.

Système continental (Abandon), 424.

Forum arresti.

Compétence en cas d'abordage et d'assistance, 691.

Fret.

Cf. *vo* Abandon.

Assurance du fret, 86.

Fret ou nolis, 59.

Fret brut. — Abandon, 522.

Fret net. — Abandon, 522.

Fret perçu ou à percevoir, 523.

Gens de mer.

Cf. *vis* Personnel marin. — *Voyage maritime*.

Hypothèque.

Assiette de l'hypothèque, 598.

Biens des mineurs. — Hypothèque, 594.

Capacité d'aliéner. — Hypothèques, 594.

Créance conditionnelle. — Hypothèque, 596.

Date de l'inscription de l'hypothèque, 603.

Diminution de valeur et supplément d'hypothèque, 595bis.

Droit suspendu par une condition. — Hypothèque, 594.

Effet de l'inscription et durée de l'hypothèque, 604.

Extinction des privilèges et hypothèques, 610. — Par aliénation volontaire, 611, 612. — Purge, 613. — Action résolutoire, 614.

Hypothèque fluviale, 432.

— maritime. — Conditions d'existence, 594. — Spécification de l'objet, 595. — Diminution de valeur et supplément d'hypothèque, 595bis. — Créance conditionnelle, 596. — Sûreté d'un crédit ouvert, 596. — Assiette de l'hypothèque, 598. — Hypothèque sur une part indivise, 599. — Garantie d'intérêts, 600. — Moment de l'inscription, 601. — Mentions inscrites, 601. — Date de l'inscription, 603. — Effet de l'inscription, 604. — Durée de l'hypothèque, 604. — Acte sous seing privé, 606. — Représentation du titre constitutif de l'hypothèque, 606. — Perte du navire, 606. — Innavigabilité du navire, 606. — Radiation de l'inscription, 607. — Réduction de l'hypothèque, 607. — Actions en radiation et réduction, 609. — Extinction des privilèges et hypothèques, 610. — Extinction des privi-

lèges par aliénation volontaire, 611. —
Extinction des hypothèques par aliénation volontaire, 612. — Purge, 613.
— Action résolutoire, 614.
Hypothèque sur une part indivise, 599.
Mentions inscrites de l'hypothèque, 601.
Navire en construction, 596bis.
Obligations au porteur, 597.
Opérations du registre d'inscriptions, 596.
Opposition. — Exploit. — Mainlevée, 596.
Purge, 613.
Radiation de l'hypothèque, 607.
Réduction de l'hypothèque, 607.
Représentation du titre constitutif de l'hypothèque, 606.
Spécification de l'objet. — Hypothèque, 595.
Sûreté d'un crédit ouvert, 596.
Titres négociables, 596.

Immatriculation.

Cf. *vº Navire*.
Acte écrit, 561.
— de nationalité, 630.
Actes sous seing privé, 573.
— translatifs ou déclaratifs, 571.
Base d'inscription, 439.
Certificat de jaugeage, 568.
Demandes en justice, 572.
Extraits et copies, 629.
Extrait d'immatriculation, 630.
Formalités de l'immatriculation, 567.
— de l'inscription, 576, 580.
— d'inscription au registre, 580.
Immatriculation. — Travaux préparatoires, 564. — Immatriculation facultative, 565. — Navire pivot de l'annotation, 566. — Nécessité, 574. — Formalités, 575. — Preuves, 578. — Rang des inscriptions, 581.
Immatriculation des bateaux, 432.
— facultative, 434, 565.
— générale et facultative des navires, 432.
— registres de dépôt, 627.
— volontaire, 435. — Droit comparé, 436.
Inscription télégraphique, 579.

Mécanisme de l'inscription. — Publicité des droits réels, 569.
Mentions au registre, 577, 580.
Nécessité de l'immatriculation, 574.
Omission de formalités, 582.
Pivot de l'annotation, 566.
Preuves de l'inscription, 578.
Publicité des droits réels, 569 et s.
Rang des inscriptions, 581.
Système de l'Act Torrens, 437.
— du Grundbuch.
Tenue du registre, 628.
Transfert de la propriété, 562.

Industrialisation des armements.

Cf. *vº Armement*.
Armement à la cueillette, 39.
Banques, 37.
Clause « cif », 36.
Clause « tel quel », 35.
Commission, 35, 40.
Commerce propre, 35.
Connaissements à ordre, 36.
Connaissance direct, 35.
Industrialisation des armements, 38.
Lignes régulières, 39.
Marché documentaire, 36.
Port d'ordre, 36.

Innavigabilité du navire.

Hypothèque, 606.

Lettres de mer.

Cf. *vº Navire*.
Lettres de mer, 444.
Zeebrief, 285.

Lex fori, 243.

Cf. *vº Conflit de lois*.

Lex loci contractus, 243.

Cf. *vº Conflit de lois*.

Lex loci solutionis, 243.

Cf. *vº Conflit de lois*.

Limitations de responsabilité.

Cf. vis *Armement*. — *Clauses d'exonération*. — *Fortune de mer*. — *Patrimoine de mer*.

Limitations de responsabilité, 480 et s.

Limitation légale de la responsabilité, 480 et s. — Droit comparé, 481.

Système de l'abandon. — Droit comparé, 481.

Système du forfait. — Droit comparé, 482.

Système de l'option, 485.

Louage de services.

Cf. vis *Agents*. — *Commis*. — *Employés*. — *Gens de mer*. — *Personnel marin*.

Mandat.

Cf. vis *Agents*. — *Capitaine*. — *Commis*. — *Fondés de pouvoirs*.

Compétence en matière de mandat, 150.

Droits et obligations du mandant, 145.

— du mandataire, 146.

Effets du mandat vis-à-vis des tiers, 145.

Étendue du mandat, 140.

Fin du mandat, 149.

Handlungsbevollmächtigen (Autriche), 217.

Mandat (en Espagne), 218.

Mandataires et fondés de pouvoirs, 138bis.

Mandato mercantile (au Brésil), 225.

Notion du mandat, 139, 154. — Droit comparé, 160.

Obligations du mandant, 144.

Obligations du mandataire, 142.

Preuve du mandat, 141.

Prinzipal (en Autriche), 217.

Prokurist (en Allemagne), 216; — (en Autriche), 217; — (au Danemark), 222.

Reddition du compte du mandataire, 147.

Responsabilité des mandants, maîtres et commettants, 159.

Solidarité des comandataires, 143.

Substitution de mandat, 148.

Mises dehors.

Cf. vo *Fortune de mer*.

Actif et passif du patrimoine de mer, 552.

Mise en état du bâtiment.

Cf. vis *Navire de mer*. — *Capitaine*. — *Etat-major*. — *Armement*. — *Armateur*.

Appareux, 299.

Arrimage, 300.

Avitaillement, 301.

Bassins de carénage, 316.

Cales de halage, 316.

Cales sèches, 316.

Chargement, 300.

Chargement sur tillac, 299.

Coffret de médicaments, 302.

Docks flottants, 316.

Élévateurs, 316.

Exercices de panique, 299. — Rôle des officiers, 305.

Fardage, 300.

Franc-bord, 299.

Grils à marée, 316.

Lestage, 300.

Maximum de charge, 299.

Médecin, 302.

Médecin de papier, 302.

Mesures de capacité, 300.

Mesures de poids, 300.

Mesures de surface, 300.

Mise en état du bâtiment, 294.

Radoub, 315, 316.

Règles du Board of Trade, 299.

Règles des Lloyds, 299.

Vice du bâtiment, 412.

Water ballast, 300.

Mutualités, 118.

Cf. vo *Association en participation*.

Navigabilité, 298.

Cf. vo *Navire*.

Navigation intérieure, 736.

Cf. vo *Bateau*.

Navire.

Cf. Première partie de cet ouvrage : *Le Navire*. Table analytique.

Allèges de mer, 555.

Bâtiments-outils, 557.

But lucratif. — Navire de mer, 555, 559.

Définition du navire, 556.
Dragueurs, 555.
Impulsion propre. — Navires de mer, 555.
Limite de tonnage, 555, 558.
Nature mobilière des navires, 560.
Navire de mer, 554 et s. — Travaux préparatoires, 555.—Définition du navire, 556.
Navires de mer. — Abandon, 494. — Définition du navire de mer, 554. — de plaisance. — Abandon, 495.
Remorqueurs. — Navire de mer, 555.

Ordonnance sur saisie, 634.

Cf. *v^o Saisie*.

Pacotille, 327, 387.

Cf. *v^{is} Ancien droit (Table des législations)*. — *Personnel marin*.

Papiers et livres de bord.

Cf. *v^o Capitaine*.
Acquits de paiement ou à caution, 288.
Acte de franciscation, 288.
— de propriété du navire, 288.
Cahiers d'observations nautiques, 286.
Certificats de jaugeage, 288.
Connaissements, 288.
Devis d'armement, 289.
Droit comparé sur les papiers du bord, 292.
Inventaire, 288.
— d'armement, 291.
— de douane, 288.
Journal de bord, 286.
— de la cargaison. — Droit espagnol, 287.
— du chronomètre, 287.
— de comptabilité. — Droit espagnol, 287.
Livre des accidents, 287.
— de comptes, 293.
— des déviations, 287.
— de loch, 286.
— de la machine, 286.
— de punition, 286.
Manifeste, 288.

Manifeste comptable, 288.
Papiers et livres de bord. — Droit comparé, 285, 286 et s. — de bord, 288.
Patente sanitaire, 288.
Polices d'assurances, 290.
Procès-verbaux de visite, 288.
Registre des traversées, 286.
Rôle d'équipage, 288.

Partner ship, 58, 125.

Cf. *v^{is} Armement*. — *Sociétés à responsabilité illimitée*.

Patron pêcheur, 709, 710, 711.

Patrimoine de terre.

Cf. *v^o Fortune de mer*.
Capitaine d'armement, 41.
Commissionnaires, 23.
Facteurs, 23.
Fiadores, 21.
Fortune de terre, 3, 31, 48, 55, 410.
Ghecommitteerde, 21.
Ingénieur en chef, 41.
Patrimoine de terre, 63.
Patronus in terra, 21.
Réparations du droit commun, 397bis.
Soprachargé, 21.

Patrimoine de mer.

Cf. *v^o Fortune de mer*.

Pêche.

Campagne de pêche, 706. — Ecoreur, 707.
Compte de voyage et de masse, 719.
Fourniture des filets, 716.
Lois sociales des pêcheurs, 729.
Nature du contrat de pêche, 712.
Navires à vapeur et moteur, 720ter.
Nettoyage et transport des paniers, 722.
Pêche aux crevettes, 728.
— en commun, 727.
— du hareng, 726.
— à la morue, 725.
— au poisson frais, 724.

Règlement de Marie-Thérèse, 702, 708, 714, 716, 722, 724, 725, 726, 727.
Rôle d'équipage, 713.
Système ostendais, 718. — Système de Blankenberghe, 720. — Système de Heyst, 720bis. — Système de la Panne, 721.
Usages de pêche, 723.
Ancien droit, 702. — Ancien droit de la pêche, 708, 714.
Annalité du rôle, 714bis.
Apports et répartition, 715 et s.
Armement à la pêche. Définition, 704.

Personnel marin.

Cf. *vis Capitaine*. — *Etat-major*. — *Gens de mer*. — *Louage de services*. — *Mandat*. — *Voyage maritime*
Personnel marin, 41.
Accidents du travail et l'industrie maritime, 392. — Limites législatives de la question en France, 393. — Régime des inscrits maritimes, 394. — Régime des non-inscrits maritimes, 395, 397bis, 398.
Apprentissage, 398ter.
Arrêt du prince, 366.
Acte d'enrôlement, 361.
Blessure des gens de mer, 374, 397bis. — Droit comparé, 398. — Nationalité des victimes, 398bis.
Bureaux d'enrôlement, 41.
Caisses de secours pour marins, 41.
Capture des gens de mer, 374. — Marin prisonnier, 382.
Chauffeurs, 41, 352.
Composition du personnel de mer, 279.
Conduite de retour, 365.
Congédiement, 383 et s.
Cuisiniers, 352.
Durée de service des gens de mer, 358.
Droits des gens de mer, 360.
Ecolage, 399.
Equipage, 349.
Espèces d'engagements des gens de mer, 357.
Faute du marin, 380.
— lourde du matelot, 378.

Femmes de chambre, 352.
Forfait légal des gens de mer, 364.
Forme de l'engagement des gens de mer, 356.
Gens de mer. Contrat d'engagement, 349, 349bis. — Hiérarchie générale, 350. — Droit comparé, 351. — Nationalité, 354bis. — Sexe des gens de mer, 354bis. — Recrutement, 355. — Forme de l'engagement, 356. — Espèces d'engagements, 357. — Durée du service, 358. — Obligations des gens de mer, 359. — Droits des gens de mer, 360. — Rôle d'équipage, 361. — Ruptures d'engagement, 362. — Sans désertion ni force majeure, 362. — Forfait légal, 364. — Rapatriement. Conduite de retour, 365. — Arrêt du prince. Interdiction de commerce, 366. — Droit comparé, 367. — Prolongation de voyage, 368. — Raccourcissement de voyage, 368. — Droit comparé, 369, 370. — Droit comparé sur la perte du bâtiment, 372. — Matelots au profit. Sauveteurs, 373. — Mort des gens de mer. Maladie des gens de mer. Capture des gens de mer. Blessure des gens de mer, 374 et s. — Droit de congédiement. Privilège des gens de mer, 383. — Pacotille des gens de mer, 387. — Prescription de la créance des gens de mer, 388. — Droit comparé, 389, 397bis, 413. — Accidents, 398. — Nationalité des victimes, 398bis. — Apprentissage, 398ter. — Ecolage, 399. — Navires-écoles, 399bis. — Maisons de marins, 400. — Conflit de lois, 400bis. — Faits du capitaine lésant les gens de mer, 468.
Graisseurs, 352.
Inscrits maritimes, 394.
Interdiction de commerce, 366.
Lois sociales pour la protection des marins, 390.
Machinistes, 41.
Maisons de marins, 400.
Maitres d'hôtel, 352.
— d'équipage, 352, 353.

Maladie des gens de mer, 405.
Marins, 352.
Loi du 10 mars 1900, 391.
Matelot, 41.
Matelots, 352.— Faute lourde des matelots, 378.— Sens du mot «matelot», 385.
Matelots engagés au profit et au fret, 370.— au profit, 373, etc.
Mécaniciens, 352.
Mort des gens de mer, 375, 381
Mousses, 352.
Nationalité des gens de mer, 354bis.
Navires-écoles, 399bis.
Non-inscrits maritimes, 395.
Novices, 352.
Obligations des gens de mer, 359.
Perte du bâtiment, 371.
Premier maître, 353.
Prescription de la créance des gens de mer, 388.
Privilège des gens de mer, 384.
Prolongation de voyage des gens de mer, 368.
Protection sociale des marins, 390.
Quartiers-mâtres, 353bis.
Raccourcissement de voyage des gens de mer, 368bis.
Rapatriement des gens de mer, 365.
Recrutement des gens de mer, 355.
Ruptures d'engagements des gens de mer, 362. — Par prise, naufrage, innavigabilité, 371.
Sauveteurs, 373.
Ruptures sans désertion ni force majeure des engagements des gens de mer au mois ou au voyage, 362 et s.
Seconds maîtres, 353.
Sexe des gens de mer, 354bis.
Soutiers, 352.
Stewards, 41.
Vie de marin, 41.

Personnalité du navire, 52.

Cf. *vº Navire.*

Personnes morales.

Cf. *vis Armement.* — *Sociétés.*

Corporations, 75.

Personnes morales, 74.

Sociétés commerciales à individualité civile. — Préambule, 99.

Perte du navire.

Cf. *vº Navire.*

Hypothèque, 606.

Port d'attache, 55.

Cf. *vº Navire.*

Port de destination, 56.

Cf. *vis Navire.* — *Voyage.*

Port of call (d'adresse), 56.

Cf. *vis Courtier.* — *Consignation.* — *Navire.* — *Voyage.*

Prescription.

Prescription des actions dérivant d'un prêt à la grosse, 695. — Des actions nées d'abordage, d'assistance, d'avarie commune, 696. — Disposition transitoire, 698.

Prescription des actions dérivant d'un prêt à la grosse, 695.

— des actions nées d'abordage, d'assistance, d'avarie commune, 696.

Primes d'assurance.

Abandon, 503.

Privilèges maritimes.

Cf. Première partie : *Le Navire.*

Droits de préférence, 584.

Droit de suite, 585.

Extinction des privilèges par aliénation volontaire, 611.

Preuves des privilèges, 592, 593.

Privilèges de droit civil, 442, 583.

— maritimes, 590 et s.

Réduction des privilèges, 432, 441.

Privilèges et hypothèques, 428.

Cf. Première partie : *Le Navire.*

Propriétaire de navire.

Cf. *vis Armement.* — *Armateur.* — *Quirataire.*

Propriétaire de navire, 58. — 2^e partie, 63 et s.
Propriétaires de navires, 423. — Responsabilité, 426. — Conférence de Venise, 428. — Droit comparé sur l'abandon, 493.
Propriété des navires, 62.
Quasi-société. Armement, 47. — Armateur, 74.
Technique juridique, 44. — Armement, 45.
Universitas juris, 43, 52, 59.
Universitas rerum et personarum, 43, 45, 46.

Quirataires.

Cf. *vis Armement*. — *Navire*. — *Sociétés*.
Capitaine copropriétaire, 542.
Copropropriété des navires. Origine, 78. — Nature juridique, 79.
Hypothécaion d'une part indivise, 86.
Hypothèque d'une part indivise, 88.
Obligations des quirataires, 89.
Propriété quiritaire, 32.
Quirataires, 3. — Commerçant? 84. — Obligations, 89. — Droit comparé, 90. — Solidarité, 91. — Pouvoir du capitaine sur les quirataires récalcitrants, 318.
Solidarité des copropriétaires de navires, 543.
— entre quirataires, 91.

Rapport de mer.

Cf. *vo Capitaine*.
Déchargement des marchandises, 344.
Force probante du rapport, 342.
Formalité de dépôt, 338.
Grand rapport. — Rapport de naufrage, 341.
Petit rapport, 339.
Procès-verbal d'arrimage, 345.
Rapport de mer, 334. — Formalités de dépôts, 338. — En cours de voyage, petits rapports, 339. — Au consulat, 339. — Droit comparé, 343. — Conflit de lois, 348.
Rapport au consulat, 339.

Rapport en cas de naufrage. — Grand rapport, 341.
Rapports en cours de voyage, 339.
Rapport de mer à l'arrivée, 336.
Rapport. — Ordre public, 337.
Rapport de relâche, 339, 340.
Vérification du rapport, 342.

Réciprocité.

Cf. *vis Conventions internationales*. — *Table des législations*. — *Personnes morales*.
Réciprocité de fait, 132.
Réciprocité diplomatique, 131.
Régime de l'assimilation, 135.

Régime fiscal des navires, 445.

Cf. *vo Navire*.

Registres de dépôt.

Cf. *vis Hypothèque*. — *Immatriculation*. — *Navire*.

Ring, 119.

Cf. *vo Mutualités*.

Relèvement des épaves, 432.

Cf. *vo Abandon*.

Relèvement des navires, 735.

Remorquage, 731.

Remorquage public, 732.

Réparations et fournitures.

Abandon, 500.

Ristournes.

Cf. *vis Abandon*. — *Mutualités*.
Rebates, 119, 122.
Ristournes, 119, 122.

Rôle d'équipage, 361.

Cf. *vis Gens de mer*. — *Pêche*. — *Personnel marin*.
Rôle d'équipage de pêche, 713.

Saisie conservatoire, 631.

Extension aux créances civiles, 632. — Saisie accessoire de la créance, 633. — Compétence des présidents, 634. — Recours contre l'ordonnance, 635 et s. — Référé, 637. — Formalités de la saisie, 638. — Défense de disposer du bâtiment, 639. — Consignation des deniers, 640. — Délai, sursis, 641. — Radiation, réduction, 642.

Saisie-exécution.

Exploit de saisie, 654. — Notification, 655. — Inscription, 656. — Requête aux fins de vente.

Formalités de la vente, 658.

Nullité et péremption de l'inscription de saisie, 659.

Recours contre l'adjudication, 660. — Cessation des fonctions du capitaine, 661.

Requête aux fins de vente, 657.

Saisie-exécution, 643. — Commandement, 644. — Portée, 646. — Ancien droit, 647. — Qui peut saisir, 648. — Quels bâtiments, 639. — Dettes terrestres et maritimes, 650. — Délai, prescription, 652. — Distances, 653. — Exploit de saisie, 654.

Saisie. — Action résolutoire, 445, 614. — Exploit de saisie, 654. — Notification de l'exploit, 655. — Formalités de la vente, 658. — Nullité et péremption de l'inscription de saisie, 659.

Sociétés de capitaux.

Cf. *vo* Armement. — *Personnes morales*. Merchant adventurers, 30.

Montes, 27.

Sociétés de capitaux, 25.

Societates comperarum, 27.

Sociétés étrangères en Angleterre, 134.

Sociétés à responsabilité illimitée.

Société en commandite par actions, 103. — en commandite simple, 102.

— en nom collectif, 101.

— à responsabilité illimitée, 100.

Sociétés à responsabilité limitée.

Companies, 126.

Private company, 127.

Société anonyme, 106.

— à responsabilité restreinte, 107.

— coopérative, 104.

— à responsabilité limitée, 105 et s. —

Mode de constitution, 105.

Surenchère.

Cf. *vo* Saisie.

De l'acquéreur adjudicataire, 624.

Surenchère, 615. — Sur aliénation volontaire, 616. — Formalités, 616. — En matière de vente forcée, 658. — Folle enchère, 662. — Demandes en subrogation et distraction, 663. — Formalités de l'envoi en possession, 665. — Surenchère sur aliénation volontaire, 671. — De la subrogation à la surenchère, 615. — De la collusion, fraude et négligence, 616. — De la condamnation aux dépens et remise des pièces, 617. — Publicité de la vente par surenchère, 678. — Sommutation d'assister à la vente. Mise à prix. Admission du public, 679. Nullité, 680, 683. — Absence de la surenchère, 681. — Adjudication sur surenchère, 682. — Opposition et appel en matière de surenchère, 684. — Surenchère sur surenchère ne vaut, 685. — Demande en nullité de surenchère, 685*bis*. — Ordre pour la distribution du prix, 686.

Surenchère en cas d'expropriation forcée, 626.

Cf. *vo* Saisie.

Surenchère sur aliénation volontaire.

Absence de surenchère, 681.

Adjudication sur surenchère, 682.

Admission du public à la vente par surenchères, 679.

De la caution en surenchère, 673. — De la réception de caution, 674.
De la collusion, fraude et négligence à la surenchère, 676.
De la condamnation aux dépens et remise des pièces, 677.
Demande en nullité de surenchère, 685*bis*.
Mise à prix par surenchère, 679.
Nullité de la surenchère, 680, 683.
Opposition et appel en matière de surenchère, 684.
Ordre en surenchère, 686.
Publicité de la vente par surenchère, 678.
Réquisition du créancier aux enchères, 672.
Sommaton d'assister à la vente par surenchère, 679.
De la subrogation à la surenchère, 675.
Surenchère sur aliénation volontaire, 671 et s. — Réquisition du créancier aux enchères, 672. — Caution en surenchère, 673.
Surenchère sur aliénation volontaire des navires et bateaux, 445.
Surenchère sur surenchère ne vaut, 685.

Surenchère par faillite, 626.

Syndicats.

Cf. v^{is} *Mutualités*. — *Ring*.
Agréement, 119.
Cartels, 74, 121.
Combine, 119.
Conférence, 119.
Entente, 120.
Kartel, 119, 121.
Syndicats, 108, 120, 137.
— de défense, 118.
Trusts, 74, 121, 137.

Transport.

Abandon, 499.

Unimpeachable integrity, 326.

« **Universitas juris** », 5, 6, 52, 59.

Cf. v^o *Armement*.

Vente forcée, 586.

Cf. v^o *Saisie*.

Vice propre au départ.

Cf. vis *Abandon*. — *Armement*. — *Capitaine*. — *Navigabilité*. — *Navire*.
Abandon, 502.

Voie parée, 664 et s.

Appréciation du juge sur la voie parée, 666.
Clause de voie parée, 432.
Demandes en subrogation et distraction, 663.
Droit de mort-gage, 669.
Envoi en possession, 669.
Formalités de l'envoi en possession, 665.
Mise aux enchères. Désistement, 623.
Pluralité de gages (Ventilation), 625.
Publicité du jugement de voie parée, 667.
Signification au capitaine de l'ordonnance de voie parée, 668.
Voie parée, définition, 664. — Appréciation du juge sur la voie parée, 666. — Publicité du jugement de voie parée, 667. — Signification au capitaine de l'ordonnance de voie parée, 668. — Envoi en possession, 669. — Droit de mort-gage, 669. — Droit des autres intéressés à la voie parée, 670.

Voyage maritime.

Cf. vis *Abandon*. — *Armement*. — *Capitaine*. — *Gens de mer*. — *Navire*. — *Personnel marin*.
Achèvement du voyage. — Droit comparé, 325.
Bonne fin du voyage et salut commun, 274.
Ecales, 56.
Notion du voyage, 537.
Nouveau voyage. — Abandon, 507.
Traversée, 54.
Voyage, 2, 52. — *Voyage maritime*, 54 et s. — Droit d'emprunt en cours de voyage, 326. — Notes de voyage, 377, 537.
Voyage maritime, 54 et s.

TABLE DES PAYS

DONT LA LÉGISLATION EST COMMENTÉE

Allemagne.

Armateurs, 67.

Armateur commerçant, 71, 72, 73.

Armement collectif, 82.

Quirataire commerçant, 84, 87.

Obligations des quirataires, 90.

Solidarité entre quirataires, 91.

Société en nom collectif, 101.

Société en commandite simple, 102.

Sociétés coopératives, 104.

Sociétés à responsabilité limitée, 105.

Société anonyme, 106.

Mutualités et syndicats de défense, 118.

Société en participation, 124.

Réciprocité de fait, 132.

Mandat, 152.

Pouvoirs de l'armateur gérant, 165.

Courtiers de navires, 201.

Pouvoirs des courtiers, 201.

Agents maritimes, 216.

Contrats de commission, 242bis.

Capitaines de navires, 246.

Baraterie du patron, 255.

Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.

Capitaine mandataire des chargeurs, 258.

Capitaine responsable des gens de mer, 260.

Congédiement du capitaine, 271.

Engagement de l'équipage, 284.

Papiers de bord, 287.

Sur la navigabilité, 299.

Rôle des officiers, 306.

Sur le conseil d'état-majeur, 308.

Responsabilité du capitaine, 310.

Responsabilité contractuelle, 312bis.

Gratification, 313.

Le radoub, 317.

Le pouvoir du capitaine contre les quirataires récalcitrants, 319.

Droit d'emprunt en cours de voyage, 321.

Reddition de compte du capitaine en cours de route, 322.

Substitution du capitaine, 326.

Caractère officiel du rapport de mer, 337.

Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.

Les gens de mer, 351.

Rupture d'engagements des gens de mer, 367.

Prolongation ou raccourcissement de voyage des gens de mer, 369.

Gens de mer, 389.

Protection sociale des marins, 390.

Responsabilité de l'armement pour faits de ses agents, 410.

Responsabilité de l'armement pour ses faits et ses engagements, 411.

Sur les accidents, 397, 398.

Conflit de lois (Gens de mer), 400bis.

Droit pénal maritime, 400ter.

La prescription, 401.

Abandon, 465.

Navire remorqué, 466.

Faits du capitaine lésant les gens de mer, 468.

Prescription en cas de délit, 469.

Engagements du capitaine, 474, 475.

Agents, 477.

Système de l'abandon, 483.

Clauses d'affranchissement, 489.

Exonération, 491.

Droit d'abandon, 492.

Nature et limites du droit d'abandon, 496.

Affréteur-armateur, 546.

Pêche, 730.

Ancien droit.

Congé du capitaine, 269.

Evolution de l'armement, 7 et s.

Capitaine, 245.

Rapport de mer, 335.

Immatriculation volontaire, 436.

Participation, 78, 109.

Sociétés anglaises, 126.

Pêche, 126, 702 et s.

Agents, courtiers, etc., 168 et s.

Commissionnaires, 242.

Equipage, 280.

Livres de bord, 285.

Primage, 313.

Visite des navires, 295.

Pacotille, portée, 327, 359, 387.

Réquisition des vivres, 346.

Forme des armements, 703.

Portée, port permis, 359, 387.

Rupture d'engagement, 363.

Fortune de mer, 403 et s.

Faits du personnel, 455 et s.

Pêche et règlement de Marie-Thérèse, 702 et s.

Zeerechten, 260.

Angleterre.

Armateurs, 67.

Armateur commerçant, 72, 73.

Armement collectif, 83, 85, 87.

Obligation des quirataires, 90.

Solidarité entre quirataires, 91.

Sociétés à responsabilité limitée, 105.

Sociétés étrangères, 134.

Pouvoirs de l'armateur gérant, 165.

Courtiers maritimes, 196.

Berth-notes, 198.

Clauses spéciales, 199.

Courtage du Broker, 200.

Agents maritimes, 215.

Contrat de commission, 242bis.

Capitaines de navires, 246.

Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.

Le capitaine mandataire des chargeurs, 258.

Capitaine responsable des gens de mer, 260.

Congédiement du capitaine, 272.

Engagement de l'équipage, 284.

La visite des navires, 297.

Responsabilité du capitaine, 310.

Responsabilité contractuelle, 312.

Gratification, 313.

Le radoub, 317.

Pouvoir du capitaine contre les quirataires récalcitrants, 319.

Droit d'emprunt en cours de voyage, 321.

Substitution du capitaine, 326.

Caractère officiel du rapport de mer, 337.

Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.

Les gens de mer, 351.

Rupture d'engagement des gens de mer, 367.

Des gens de mer, 389.

Protection sociale des marins, 390.

Les accidents, 397.

Responsabilité de l'armement pour faits de ses agents, 410.

Responsabilité de l'armement pour ses faits et engagements, 411.

Les accidents, 398, 424.

Conflit de lois. Gens de mer, 400*bis*.
Droit pénal, 400*ter*.
Abandon, 465.
Navire remorqué, 466.
Faits du capitaine lésant les gens de mer, 468.
Prescription en cas de délit, 469.
Engagements du capitaine, 475.
Système du forfait, 482.
Clauses d'affranchissement, 489.
Exonération, 491.
Droit d'abandon, 492.
Nature et limite du droit d'abandon, 496.
Abandon du capitaine copropriétaire, 542.
Affréteur-armateur, 546.
Droit d'abandon, 548.

Antiquité.

Armement, 9 et s.

Armements français, 31.

Autriche.

Armateurs, 68.
Armateur commerçant, 72.
Armement collectif, 82.
Obligations des quirataires, 90.
Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Société anonyme, 106.
Réciprocité de fait, 132.
Mandat, 153.
Pouvoirs de l'armateur gérant, 165.
Courtiers maritimes, 175.
Agents maritimes, 217.
Contrat de commission, 242*bis*.
Capitaines de navires, 246.
Sur la visite des navires, 297.
Responsabilité du capitaine, 312*bis*.
Le radoub, 317.
Le rapport de mer, 343.

Bolivie.

Courtage, 184.
Agents maritimes, 228.

Brésil.

Armateur commerçant, 72.
Société en commandite simple, 102.
Régime de l'assimilation, 135.
Courtiers maritimes, 183.
Agents maritimes, 225.
Le radoub, 317.
Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.
Système de l'abandon, 481.
Abandon, 512.

Bulgarie.

Armateur commerçant, 72.
Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Courtiers de navires, 204.
Agents maritimes, 219*ter*.

Canada.

Régime des sociétés étrangères, 135.

Canal de Suez.

L'abandon, 465.

Chili.

Armateurs, 68.
Armateurs commerçants, 72, 87.
Régime de l'assimilation, 135.
Courtiers maritimes, 185.
Agents maritimes, 226.
Contrat de commission, 242*bis*.
Capitaine mandataire des chargeurs, 258.
Le radoub, 317.
Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.
Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Système de l'abandon, 481.
Responsabilité directe de l'armement, 486.
Droits d'abandon, 492.

Chine.

Armements étrangers, 136.
Agents maritimes, 232.

Colombie.

Armateurs, 68.
Régime de l'assimilation, 135.

Consulat de la mer, 18.

Costa-Rica.

Agents maritimes, 229.
Système de l'abandon, 481.

Conventions internationales.

Cf. *Annexes*.

Coutumes d'Anvers, 23.

Croatie.

Agents maritimes, 218.

Danemark.

Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Société anonyme, 106.
Stille Gesellschaft, 124.
Régime de l'assimilation, 135.
Courtiers maritimes, 176.
Agents maritimes, 222.
Capitaines de navires, 246.

Danube.

L'abandon, 465.

Derniers travaux juridiques,
60.

Droit belge et droit français.

Ordonnances belges, XVI^e siècle, 22.
Armement, 27.
Armements français, 31.
Droit belge. Armateurs, 65.
Armateurs français, 66.
Armateur commerçant, 71, 72.
Armement collectif, 82, 84.
Solidarité entre quirataires, 91.
Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Sociétés coopératives, 103.
Sociétés à responsabilité limitée, 105.
Société anonyme, 106.
Associations en participation, 109.

Syndicats, 108.
Mutualités et syndicats de défense, 118.
Réciprocité diplomatique, 131.
Ancien droit belge, 170.
Courtiers maritimes, 174.
Profession de courtier, 189.
Agent maritime, 213.

Droit de la Méditerranée.

Armement, 11.

Droit oriental.

Armement, 24.

Droit romain.

Armement, 9.

Droit de société romain, 16.

**Droit de la Baltique et de la
mer du Nord**, 19.

Egypte.

Armateur commerçant, 72.
Société anonyme, 106.
Courtiers maritimes, 208.
Système de l'abandon, 481.
Abandon du capitaine copropriétaire,
542.

Espagne.

Armateurs, 68.
Armateur commerçant, 72.
Société en nom collectif, 87, 101.
Société en commandite simple, 102.
Société anonyme, 106.
Régime de l'assimilation, 135.
Mandat, 153.
Pouvoirs de l'armateur-gérant, 165.
Courtiers maritimes, 180.
Agents maritimes, 218.
Contrat de commission, 242bis.
Capitaines de navires, 246.
Vis-à-vis de qui le capitaine est respon-
sable, 256.
Capitaine responsable des gens de mer,
260.
Congédiement du capitaine, 271.

Engagement de l'équipage, 284.
Papiers de bord, 287.
Rôle des officiers, 306.
Obligations du premier officier, 306.
Le radoub, 317.
Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.
Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Rupture d'engagement des gens de mer, 367.
Les accidents, 397.
La prescription, 401.
Engagements du capitaine, 475.
Système de l'abandon, 481.
Droit d'abandon, 492.

Etats divers.

Armateurs, 69.

Etats scandinaves.

Obligations des quirataires, 90.
Consignataire du navire, 239.
Sur les capitaines de navire, 246.
Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.
Capitaine commerçant, 261.
Congé du capitaine, 268, 271.
Equipage, 280.
Papiers et livres de bord, 285.
Papiers de bord, 287.
Ancien droit belge sur la visite des navires, 295, 296.
Sur le conseil d'état-major, 308.
Sur le radoub, 317.
Ancien droit sur le compte de gestion, 331.
Le rapport de mer, 335.
Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Rupture d'engagements des gens de mer, 367.
En cas de perte du bâtiment, 372.
Maladie des gens de mer, 375.
Mort du marin, 381.
Protection des marins, 390.
Loi du 10 mars 1900, 391.
Accidents du travail, 392, 393.

Inscrits maritimes blessés dans le déchargement, 394bis.
Responsabilité de l'armement pour ses faits et engagements, 411.
Nouvelles lois belges, 416.
Genèse de la loi belge, 417, 418, 419.
Les accidents, 398.
Conflit de lois (Gens de mer), 400bis.
Droit pénal, 400ter.
La prescription, 401.
Faits du capitaine lésant les gens de mer, 468.
Prescription en cas de délit, 469.
Délit. Tribunal compétent, 470.
Système de l'option, 485.
Clauses d'affranchissement, 481.
Droit d'abandon, 492.
Nature et limites du droit d'abandon, 496.
Recours du propriétaire contre l'assureur, 538.
Abandon envers l'Etat, 541.
Abandon du capitaine copropriétaire, 542.
Affréteur-armateur, 545, 546.
Faculté d'abandon, 547.
Hypothèque maritime, 594 et s.

Droit gréco-romain.

Armement, 26.

Droit moderne (notamment belge.)

Armement, 10 et s.
Solidarité entre quirataires, 91.
Pouvoirs de l'armateur-gérant, 165.
Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.
Capitaine mandataire des chargeurs, 258.
Congédiement du capitaine, 271.
Papiers de bord, 287.
Substitution du capitaine, 326.
Rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Gens de mer, 389.
Responsabilité de l'armement pour faits de ses agents, 410.

Responsabilité de l'armement pour ses faits et engagements, 411.
Les accidents, 397.
La prescription, 401.
Engagements du capitaine, 475.
Abandon, 483.
Droit d'abandon, 492.
Recours du propriétaire contre l'assureur, 538.

Etats-Unis.

Armement collectif, 83.
Mutualités et syndicats de défense, 118.
Consignataire du navire, 241.
Substitution du capitaine, 326.
Gens de mer, 389.
Protection sociale des marins, 390.
Les accidents, 398.
Conflit de lois (Gens de mer), 400*bis*.
Abandon, 465.
Navire remorqué, 466.
Faits du capitaine lésant les gens de mer, 468.
Prescription en cas de délit, 469.
Abandon, 484.
Exonération, 491.
Nature et limites du droit d'abandon, 496.
Abandon, 512.
Recours du propriétaire contre l'assureur, 538.
Droit d'emprunt en cours de voyage, 321.
Responsabilité de l'armement pour ses faits et engagements, 411.
Faits du capitaine lésant les gens de mer, 468.
Agents, 477.
Affréteur-armateur, 546.

Finlande.

Armateurs, 68, 87.
Obligations des quirataires, 90.
Solidarité entre quirataires, 91.
Société anonyme, 106.
Pouvoirs de l'armateur-gérant, 165.
Agents maritimes, 219*bis*.
Le radoub, 317.

Substitution du capitaine, 326.
Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Prolongation ou raccourcissement de voyage des gens de mer, 369.
Gens de mer, 389.

Grandes compagnies, 28.

Grèce.

Société en commandite simple, 102.
Sociétés anonymes, 106.
Réciprocité diplomatique, 131.
Courtiers maritimes, 178.
Accidents, 398.
Prescription en cas de délit, 469.
Système de l'abandon, 481.

Guatémala.

Le système d'abandon, 481.
Responsabilité directe de l'armement, 486.
Droit d'abandon, 492.

Groenland.

Régime de l'assimilation, 135.

Haïti.

Le système d'abandon, 481.

Hollande.

Influence, 29.
Armement, 87.
Régime de l'assimilation, 135.
Mandat, 153.
Courtiers maritimes, 182, 207.
Contrat de commission, 242*bis*.
Capitaine responsable des gens de mer, 260.
Système de l'abandon, 481.
Recours du propriétaire contre l'assureur, 538.
Armateurs, 67.
Armateur commerçant, 72, 87.
Obligations des quirataires, 90.
Solidarité entre quirataires, 91.
Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.

Société à responsabilité limitée, 105.
Pouvoirs de l'armateur-gérant, 165.
Responsabilité du capitaine, 254.
Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.
Le radoub, 317.
Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.
Le compte de gestion, 330.
Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Gens de mer, 389.
Les accidents, 397, 398.
La prescription, 401.
Prescription en cas de délit, 469.
Système de l'abandon, 481.
Nature et limites du droit d'abandon, 496.

Honduras.

Le système d'abandon, 481.
Responsabilité directe de l'armement, 486.
Droit d'abandon, 492.

Hongrie.

Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Réciprocité de fait, 132.
Pouvoirs des armateurs gérants, 165.
Courtiers maritimes, 203.
Agents maritimes, 219.
Contrat de commission, 242*bis*.
Capitaines de navires, 246.
Rapport de mer en cas de naufrage, 343.

Indes néerlandaises.

Société en commandite simple, 102.
Courtiers maritimes, 188.

Islande.

Régime de l'assimilation, 135.

Italie.

Armement, 27.
Armateurs, 67.
Armateur-commerçant, 72, 87.
Société en nom collectif, 101.

Société en commandite simple, 102.
Sociétés en responsabilité limitée, 105.
Société anonyme, 106.
Société en participation, 123.
Régime de l'assimilation, 135.
Mandat, 153.
Courtiers maritimes, 176*bis*.
Agents maritimes, 220.
Consignation du navire, 240.
Contrat de commission, 242*bis*.
La visite des navires, 297.
Le radoub, 317.
Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.
Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.
Protection sociale des marins, 390.
Les accidents, 397, 398.
Conflit de lois (Gens de mer), 400*bis*.
Droit pénal, 400*ter*.
Agents, 477.
Système de l'abandon, 481.
Liquidation de l'abandon, 512.
Recours du propriétaire contre l'assureur, 538.
Abandon du capitaine copropriétaire, 542.

Japon.

Armateurs, 69.
Armateur commerçant, 72.
Régime de l'assimilation, 135.
Pouvoirs de l'armateur-gérant, 165.
Courtiers maritimes, 209.
Agents maritimes, 231.
Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.
Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.

Landrecht des provinces bal- tiques.

Mandat, 153.

Maroc.

Armements étrangers, 16.
Agents maritimes, 232.

Monaco.

Le système d'abandon, 481.

Mecklembourg.

Obligations des quirataires, 90.

Mexique.

Armateurs, 68.

Armateur commerçant, 72, 87.

Régime de l'assimilation, 135.

Courtiers maritimes, 186.

Le radoub, 317.

Droit d'emprunt en cours de voyage, 321.

Rapport de mer en cas de naufrage, 343.

Système de l'abandon, 481.

Droit d'abandon, 492.

Norvège.

Armateur commerçant, 72.

Société en nom collectif, 101.

Société en commandite simple, 102.

Société anonyme, 106.

Stille Gesellschaft, 124.

Réciprocité de fait, 132.

Courtiers de navires, 202.

Agents maritimes, 224.

Capitaines de navires, 246.

Les accidents, 398.

Prescription en cas de délit, 469.

Oost Indische Compagnie, 27.

Ordonnances belges (XVI^e siècle), 22.

Ordonnance sur la marine, 33.

Pérou.

Armateurs, 68.

Régime de l'assimilation, 135.

Courtiers maritimes, 187.

Agents maritimes, 227.

Système de l'abandon, 481.

Perse.

Armements étrangers, 136.

Agents maritimes, 232.

Portugal.

Armateurs, 68.

Armateur commerçant, 72.

Société en nom collectif, 101.

Société en commandite simple, 102.

Société anonyme, 106.

Régime de l'assimilation, 135.

Mandat, 153.

Pouvoirs des armateurs gérants, 165.

Courtiers maritimes, 181.

Agents maritimes, 224*bis*.

Contrat de commission, 242*bis*.

Vis-à-vis de qui le capitaine est responsable, 256.

Le radoub, 317.

Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.

Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.

Protection sociale des marins, 390.

Abandon, 465.

Système de l'abandon, 481.

République Argentine.

Régime de l'assimilation, 87, 135.

Courtiers maritimes, 205.

Agents maritimes, 230.

Contrat de commission, 242*bis*.

Le radoub, 317.

Le droit d'emprunt en cours de voyage, 321.

Le rapport de mer en cas de naufrage, 343.

Système de l'abandon, 481.

Exonération, 491.

République Dominicaine.

Système de l'abandon, 481.

Roumanie.

Armateur commerçant, 72, 87.

Société en commandite simple, 102.

Sociétés à responsabilité limitée, 105.

Régime de l'assimilation, 135.

Mandat, 153.

Agents maritimes, 221.

Contrat de commission, 242*bis*.

Radoub, 317.
Le droit d'emprunt en cours de voyage,
321.
Protection sociale des marins, 390.
Système de l'abandon, 481.
Abandon du capitaine copropriétaire,
542.

Russie.

Armateurs, 69.
Armateur commerçant, 72.
Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Sociétés à responsabilité limitée, 105.
Société anonyme, 106.
Régime de l'assimilation, 135.
Mandat, 153.
Courtiers maritimes, 177.
Le radoub, 317.
Le rapport de mer en cas de naufrage,
343.

Salvador.

Régime de l'assimilation, 135.
Système de l'abandon, 481.

Siam.

Armements étrangers, 136.
Agents maritimes, 234bis.

Slavonie.

Agents maritimes, 218.

Suède.

Armateur-commerçant, 72, 87.
Société en nom collectif, 101.
Société en commandite simple, 102.
Société anonyme, 106.
Société en participation, 123.
Droit de réciprocité de fait, 132.
Mandat, 153.
Courtiers maritimes, 179.

Agents maritimes, 223.
Capitaines de navires, 246.
Les accidents, 398.
Abandon, 465.

Suisse.

Contrat de commission, 242bis.

Travaux des Congrès, 70. —

Cf. *Conventions internationales*;
Annexes; *Vœux des Congrès*.

Tunisie.

Courtiers maritimes, 174.
L'abandon, 512.

Turquie.

Armateur commerçant, 72.
Société en commandite simple, 102.
Système de l'abandon, 481.
Abandon du capitaine copropriétaire,
542.

Uruguay.

Régime de l'assimilation, 135.
Courtiers maritimes, 206.

Vénézuéla.

Régime de l'assimilation, 135.
Courtiers maritimes, 210.

Vœux des Congrès. — Cf. *Annexes*; *Conventions internationales*; *Derniers travaux juridiques*.

Solidarité des copropriétaires, 92.
Abandon, 513, 520.
Responsabilité des propriétaires, 417 et s.
Vœux du Congrès de Venise, 428.
Abandon, 520.
Accessoires du navire, 535.

Zeerechten, 260. — Cf. *Ancien droit*.

TABLE

DES

LOIS BELGES ANALYSÉES OU COMMENTÉES

I. — Lois commentées.

A. — LOIS MARITIMES

1. — *Loi du 10 février 1908 (numérotage nouveau du Code maritime).*

Article 1 ^{er} (nouveau), nos 554 et s.	Article 24 (ancien 4), nos 592 et s.
— 2 (ancien 1), nos 560 et s.	— 25 (ancien 134), n ^o 594.
— 3 (nouveau), nos 564 et s.	— 26 (ancien 138), nos 595 et s.
— 4 (nouveau, n ^{os} 567 et s.	— 27 (ancien 137), nos 598 et s.
— 5 (nouveau), n ^o 567 et s.	— 28 (ancien 145), n ^o 600.
— 6 (nouveau), nos 567 et s.	— 29 (nouveau), n ^o 601.
— 7 (nouveau), nos 567 et s.	— 30 (nouveau), n ^o 602.
— 8 (ancien 2), nos 570 et s.	— 31 (ancien 142), n ^o 603.
— 9 (anciens 2 et 139), n ^o 572.	— 32 (ancien 143), nos 604 et s.
— 10 (nouveau), n ^o 573.	— 33 (nouveau), n ^o 606.
— 11 (nouveau), n ^o 574.	— 34 (ancien 149), n ^o 607.
— 12 (anciens 140 et 141), nos 575 et s.	— 35 (anciens 146 et 147), n ^o 608.
— 13 (ancien 140), n ^o 577.	— 36 (nouveau), n ^o 609.
— 14 (ancien 140), n ^o 578.	— 37 (nouveau), n ^o 610.
— 15 (nouveau), n ^o 579.	— 38 (ancien 6), n ^o 611.
— 16 (nouveau), n ^o 580.	— 39 (ancien 150), n ^o 612.
— 17 (ancien 142), n ^o 581.	— 40 (ancien 151), n ^o 613.
— 18 (nouveau), n ^o 582.	— 41 (nouveau), n ^o 614.
— 22 (nouveau), nos 587 et s.	— 42 (nouveau), nos 615 et s.
— 23 (ancien 4), nos 590 et s.	— 43 (nouveau), n ^o 627.

- Article 44 (nouveau), n^o 629.
— 45 (ancien 148), n^o 629.
— 46 (ancien 7), nos 448 et s.
— 47 (ancien 7), nos 453 et s.
— 48 (nouveau), n^o 537.
— 49 (id.), n^o 538.
— 50 (id.), n^o 539.
— 51 (id.), nos 540 et s.
— 52 (id.), nos 541 et s.
— 53 (id.), nos 544 et s.
— 54 (ancien 8), n^{os} 268 et s.
— 55 (ancien 9), n^{os} 268 et s.
— 56 (ancien 10), nos 162 et s.
— 57 (ancien 11), nos 85 et s.
— 58 (ancien 12), nos 244 et s.
— 59 (ancien 13), nos 277 et s.
— 60 (ancien 14), nos 278 et s.
— 61 (ancien 15), nos 285 et s.
— 62 (ancien 16), nos 294 et s.
— 63 (ancien 17), n^{os} 285 et s.
— 64 (ancien 18), nos 303 et s.
— 65 (ancien 19), nos 309 et s.
— 66 (ancien 20), nos 311 et s.
— 67 (ancien 21), nos 312 et s.
— 68 (ancien 22), nos 315 et s.
— 69 (ancien 23), nos 318 et s.
— 70 (ancien 24), nos 320 et s.
— 71 (ancien 25), nos 322 et s.
— 72 (ancien 26), n^o 323.
— 73 (ancien 27), n^o 324.
— 74 (ancien 28), nos 325 et s.
— 75 (ancien 29), n^o 327.
— 76 (ancien 30), n^o 328.
— 77 (ancien 31), nos 329 et s.

- Article 78 (ancien 32), nos 336 et s.
— 79 (ancien 33), n^o 338.
— 80 (ancien 34), n^o 339.
— 81 (ancien 35), n^o 340.
— 82 (ancien 36), n^o 341.
— 83 (ancien 37), nos 342 et s.
— 84 (ancien 39), n^o 346.
— 92 (ancien 47), nos 263 ets., 355 ets.
— 93 (ancien 48), nos 363 et s.
— 94 (ancien 49), nos 366 et s.
— 95 (ancien 50), nos 366 et s.
— 96 (ancien 51), nos 368 et s.
— 97 (ancien 52), nos 368 et s.
— 98 (ancien 53), n^o 370.
— 99 (ancien 54), nos 371 et s.
— 100 (ancien 55), n^o 374.
— 101 (ancien 56), n^o 374.
— 102 (ancien 57), nos 375 et s.
— 103 (ancien 58), nos 375 et s.
— 104 (ancien 59), n^o 380.
— 105 (ancien 60), n^o 381.
— 106 (ancien 61), n^o 382.
— 107 (ancien 62), n^o 383.
— 108 (ancien 63), n^o 384.
— 109 (ancien 64), n^o 385.
— 110 (ancien 65), n^o 386.
— 111 (ancien 66), nos 387 et s.
— 180 (ancien 157), n^o 692.
— 255 (ancien 232), n^o 694.
— 256 (ancien 233), n^o 694.
— 257 (ancien 234), n^o 694.
— 258 (ancien 235), n^o 695.
— 259 (ancien 236), nos 402, 695.

2. — *Loi sur les saisies et l'exécution forcée (4 septembre 1908).*

- Article 1^{er} (ancien 487, C. proc. civ.),
nos 631 et s.
— 2 (nouveau), n^o 638.
— 3 (id.), n^o 638.
— 4 (id.), n^o 638.
— 5 (id.), n^o 638.
— 6 (id.), n^o 638.
— 7 (id.), n^o 639.
— 8 (id.), n^o 640.
— 9 (id.), n^o 641.

- Article 10 (id.), n^o 642.
— 11 (id.), nos 643 et s.; *Le Navire*,
nos 455 et s.
— 12 (id.), nos 650 et s.; *Le Navire*,
nos 464 et s.
— 13 (id.), n^o 652; *Le Navire*, n^o 463.
— 14 (id.), n^o 654.
— 15 (id.), n^o 655.
— 16 (id.), n^o 656.
— 17 (id.), n^o 657.

Article 18 (id.), n° 658.
— 19 (id.), n° 659.
— 20 (id.), n° 660.
— 21 (id.), n° 661.
— 22 (id.), n° 662.
— 23 (id.), n° 664.
— 24 (id.), n° 665.
— 25 (id.), n° 667.
— 26 (id.), n° 668.
— 27 (id.), n° 669.

Article 28 (id.), n° 670.
— 29 (id.), n° 672.
— 30 (id.), n° 673.
— 31 (id.), n° 674.
— 32 (id.), n° 675.
— 33 (art. 98 de la loi de 1854), n° 678.
— 34 (art. 101 id.), n° 681.
— 35 (art. 101 id.), n° 685.
— 36 (C. proc. civ., 749-751), n° 686.

B. — AUTRES LOIS

1. — Code civil.

Article 111, n° 131.
— 998, n° 333.
— 1147, n° 408.
— 1382 et s., nos 408 et s.
— 1779, nos 156 et s.
— 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1990,

Article 1991, 1992, 1993, 1994, 1995,
1996, 1997, 1998, 1999, 2001,
2002, 2003, 2004, 2005, 2006,
2007, 2008, 2009, 2010, nos 138bis
et s.

2. — Loi hypothécaire de 1851.

Article 73 (art. 25, loi maritime), n° 594.
— 74 (id.), n° 594.
— 75 (id.), n° 594.
— 79 (art. 26, id.), n° 595.
— 80 (id.), n° 596.
— 88 (art. 30, id.), n° 602.
— 94 (art. 36, id.), n° 609.
— 95 (id.), n° 609.
— 115 (art. 42, id.), n° 616.
— 116 (id.), n° 619.

Article 117 (art. 42, loi maritime), n° 620.
— 118 (id.), n° 621.
— 120 (id.), n° 622.
— 121 (id.), n° 623.
— 122 (id.), n° 624.
— 126 (art. 45, id.), n° 629.
— 128 (id.), n° 629.
— 129 (id.), n° 629.
— 130 (id.), n° 629.

3. — Loi du 15 août 1854 sur l'expropriation forcée.

Article 58 (art. 32 de la loi sur les saisies
du 4 septembre 1908), n° 675.

Article 59 (id.), n° 676.
— 60 (id.), n° 677.
— 42 (art. 34, id.), n° 681.
— 43 (id.), n° 682.
— 46 (id.), n° 682.
— 47 (id.), n° 682.

Article 48 (art. 34 de la loi sur les saisies
du 4 septembre 1908), n° 682.

Article 49 (id.), n° 682.
— 98 (art. 33, id.), n° 678.
— 99 (id.), n° 679.
— 100 (id.), n° 679.
— 101 (art. 34, id.), n° 682.

II. — Principales lois analysées.

- | | |
|---|---|
| Loi du 15 décembre 1872 sur les actes de commerce, articles 2 et 3, n° 171. | Loi du 11 mars 1857 sur les consulats, n°s 339 et s., 362. |
| — du 18 mai 1873 sur les sociétés commerciales, n°s 101 et s. | — de 1903 sur les accidents du travail, n°s 390 et s. |
| — du 10 mars 1900 sur le contrat de travail, n°s 138, 391. | — sur les lettres de mer (1903), n°s 444 et s. |
| Lois des 30 décembre 1867 et 11 juin 1883 sur les courtiers, n° 189. | — du 15 avril 1889 (ouvertures de crédit) n° 596. |
| Loi du 5 mai 1872 sur la commission, n° 242. | — du 15 avril 1884 sur les prêts agricoles, n° 608. |
| Code disciplinaire et pénal de la marine marchande du 21 juin 1849, n° 33. | Code de procédure civile : de l'ordre, n° 686. |
| | Loi du 25 mars 1876 sur la compétence, articles 42 et 52, n° 690. |

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

- Ann. dr. com.* = *Annales de droit commercial*.
D. R. ou *D. rép.* = DALLOZ (*Répertoire*).
D. P. ou DALL. PÉR. = DALLOZ PÉRIODIQUE.
J. T. = *Journal des Tribunaux*.
J. de dr. int. privé ou CLUNET = *Journal de droit international privé*.
Jur. Anv. ou *J. P. A.* = *Jurisprudence du Port d'Anvers*.
Il D. M. ou BERLINGIERI = *Il Diritto maritimo*.
LAUR. = LAURENT.
L. C. d. M. = *Lois commerciales du monde (Handelsgesetze des Erdballs)*.
- PAND. B. = PANDECTES BELGES.
PAND. FR. = PANDECTES FRANÇAISES.
Pas. = *Pasicrisie belge*.
Pas. fr. = *Pasicrisie française*.
R. I. D. M. ou AUTRAN = *Revue internationale du Droit maritime*.
Rev. dr. int. = *Revue de droit international*.
Rev. prat. soc. com. = *Revue pratique des sociétés commerciales*.
Z. f. d. g. Hr. = *Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht*.
S. = SIREY.

BIBLIOGRAPHIE DES AUTEURS

CITÉS ET CONSULTÉS

- ABRAM. — Responsabilité de l'affréteur. — *Rev. int. Dr. Mar.*
- ABBOTT. — Law of merchant ships and seamen.
- ACEVEDO (Dr D. Garcia) et GARCIA (Adolfo Berro). — Le droit commercial de l'Uruguay.
- ALAUZET. — Code de commerce.
- ALAUZET. — Commentaire des lois sur les sociétés.
- ALDERSON-FOOTE. — De la condition légale des sociétés étrangères en Angleterre. — *Clunet*, 1882.
- ALLEGRET. — Du risque professionnel des gens de mer.
- ALVAREZ DEL MANJANO. — Curso de Derecho mercantil.
- ARCANGELI. — La societa ne accomandita semplice.
- ARMINJON. — Droit des capitulations ottomanes. — *Clunet*, 1905.
- ARNTZ. — Droit civil français.
- ARNTZ. — Précis des règlements consulaires belges.
- ASSER et RIVIER. — Droit international privé.
- ASTRÔM et KALLENBERG. — Droit commercial suédois. — *L. C. d. M.*
- AUBERT. — Den norske Obligationrets.
- AUTRAN. — Code de l'abordage.

- BARCLAY. — La conférence antiesclavagiste de Bruxelles. — *Rev. dr. int.*
- BAUDRY-LACANTINERIE. — Droit civil français.
- BAUDRY-LACANTINERIE et TISSIER. — De la prescription.
- BAUDRY et WAHL. — Du louage. — Du mandat.
- BEAUMANOIR. — Coutumes du Beauvaisis.
- BECKERS. — Responsabilité de l'Etat. — *Revue de l'administration*, 1879.
- BÉDARRIDE. — Droit commercial.
- BEHREND. — Lehrbuch des Handelsrecht.
- BEKKER. — Zweckvermögen.
- BELL. — Commentaries on the Law of Scotland.
- BELLOM. — Lois d'assurance ouvrière.
- BELTJENS. — Code maritime belge.
- BERTHOLD. — Les sociétés par actions, 1904. — Moscou.
- BIOCHE. — Les juridictions consulaires anglaises dans les pays d'Orient.
- BOISTEL. — Droit commercial.
- BOSSION. — Des conflits de lois en ce qui concerne la substance des obligations.
- BOULAY-PATY. — Cf. EMERIGON.
- BOUTAUD. — Des clauses de responsabilité et dissertation anonyme dans la *Loi* des 6-9 mai 1885.
- BÖYENS. — Das deutsche Seerecht.
- BRINZ. — Zweckvermögen.
- BURGER. — De beperkte aansprakelijkheid van den schuldenaar in het hedendaagsche en in het oude zeerecht.
- CARVER. — Carriage on Sea.
- CATTIER. — Etude de droit comparé sur la responsabilité des propriétaires de navires. (*Bulletin de l'Association belge pour l'unification du droit maritime.*)
- CAUMONT. — Dictionnaire du droit commercial maritime.
- CHAMPENOIS. — Armements maritimes.
- CHUNG-HUI-WANG (Dr) et FORKE. — Droit commercial chinois. — Die Rechtssätze des chinesischen Handels. — *L. C. d. M.*
- CLARK. — Trinity-House.
- CLOES et BONJEAN. — Jurisprudence des tribunaux de Belgique.
- COLIN. — La navigation commerciale au XX^e siècle.
- CORBIAU. — Le régime juridique des sociétés en droit international au regard du droit positif belge. — *Rev. prat. soc. comm.*, 1905.
- Coutumes de la ville de Nieuport.
- CRESP et LAURIN. — Cours de droit maritime.
- CUNNINGHAM. — Growth of english industry and commerce in modern times.
- DAGUIN. — Les étrangers au Vénézuéla.
- DALLOZ. — Recueil périodique de législation et de jurisprudence. — Répertoire, idem.
- DALLOZ. *Rép., id., v^o Droit maritime.*
- DANIELI. — La societa commerciali esistente e il nuovo codici di Commercio.
- DAIREAUX. — Condition légale des étrangers dans la République Argentine. — *Clunet*, 1886.
- DA ROCHA. — Sociedades en accomandita Reo, 1884.
- DAUGE. — De la condition des étrangers en Chine.
- DE BUSSCHERE. — Recueil des Traités et actes diplomatiques intéressant la Belgique.
- DE COURCY. — Réforme internationale du droit maritime. — Questions. — Commentaire des polices. — L'abandon et le délaissement.
- DE LA LAMA (Miguel Antonio). — Le droit commercial péruvien.
- DELÉARDE. — La législation espagnole des accidents du travail.
- DE LE COURT. — Codes belges.
- DE LEVAL. — Loi anglaise sur les sociétés anonymes.
- DE LONGÉ. — Coutumes du pays et duché de Brabant. — Coutumes de la ville d'Anvers.
- DEMEUR. — Réparation et assurance des accidents du travail.
- DENISSE. — Du fret.
- DE PELSMAEKER. — Des associations com-

- merciales en participation et des syndicats financiers.
- DE REUTERS-KJÖLD. — Condition juridique des étrangers en Suède. — *Clunet*, 1906.
- DE RYCKERE. — Le régime légal de la pêche maritime. — La situation des croiseurs belges.
- DE SÈZE. — Étude sur la responsabilité des propriétaires de navires et sur le prêt fait au capitaine au cours du voyage. — *Rev. prat.*, 1880.
- DE VALROGER. — Droit maritime. — Rapport pour la Conférence d'Amsterdam. — *Rev. int. Dr. Mar.*, 1903-04.
- DE VALROGER, PAUL. — La loi du 21 avril 1898. — *Rev. int. Dr. Mar.*, 1899.
- DE ZUTTERE. — Enquête sur la pêche maritime.
- DERNBURG. — Preuss. Privatrecht.
- DESJARDINS. — Traité de droit maritime.
- DESPAGNET. — Précis de droit international privé.
- DIETZEL. — Römische analogien zum heutigen Handelsrecht. — *Archiv für deutsches Wechselrecht und Handelsrecht*.
- DIONOBOUTIS. — Indemnités en cas d'accidents de personnes. — *Bull. du Comité mar. intern.*
- DIXON. — Law of Shipping.
- DONIG et FETTWEISS. — La société à responsabilité limitée.
- DOTSCHEFF. — Code de commerce bulgare.
- DUFOUR. — Droit maritime.
- DUPONT et TART. — Loi sur le contrat de transport.
- DUVIVIER (Charles). — L'Escaut est-il flamand ou brabançon ?
- EHRENBERG. — Beschränkte Haftung des Schuldners. — Commendation und Huldigung nach fränk. Rechte.
- EMÉRIGON. — Traité des contrats à la grosse. — Edit. Boulay-Paty.
- ENDEMAN. — Studien in der römisch-canonicalistischen Wirtschaftslehre. — Die Entwicklung der Handelsgesellschaften. — Das deutsche Handelsrecht.
- ERLAND TYJBLER. — Le droit commercial danois. — *L. C. d. M.*
- ERNST. — Le projet de loi sur la navigation maritime. — *Journal des Tribunaux*, 1908, col. 386.
- EUCLÉDÈS. — Les sociétés étrangères en Grèce. — *Clunet*, 1889.
- FABRE-SURVEYER. — Situation juridique des sociétés de commerce étrangères dans la province de Québec.
- FELDMAN. — Notes et questions de droit maritime.
- FILLEAU. — De l'engagement des équipages.
- FIORE. — Précis de droit international privé.
- FITGER. — Souvenirs du capitaine F. MEYER. — Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt.
- FOELIX. — Droit international privé.
- FRÉMÉRY. — Etudes de droit commercial.
- FROMAGEOT. — Code maritime britannique. — De la faute.
- FUCHS. — Der Wareterminhandel.
- FUZIER-HERMAN. — Répertoire général du droit français.
- GAREIS. — Handelsrecht.
- GIERKE. — Die Genossenschaftstheorie und die Rechtssprechung, 1887.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN. — Coutumes des pays et comté de Flandre.
- GOLDSCHMIDT. — Handbuch des Handelsrecht.
- GOLDSCHMIDT et SCHNEIDER. — Le droit commercial anglais. — *L. C. d. M.*
- GORSKI. — Die Geschäftsführung und Vertretung der offenen Handelsgesellschaft.
- GOVARE et DENISSE. — Les clauses de non-responsabilité. — *R. I. D. M.*, XVIIe année, 1901-02.
- GOVARE et MOREL SPIERS. — De la « negligence clause ».

- GRANDMOULIN. — De l'unité de la responsabilité.
- GRAY HILL. — Restrictions by law upon the liability of ship owners. — *The Solicitors Journal*, 1891.
- GREENFIELD. — Die Verfassung des persischen Staates. — Das Handelsrecht von Persien. — Le droit commercial persan. — *L. C. d. M.*
- GROTIUS. — Inleiding tot de Hollandsche Rechtsgeleertheyd.
- GULLERY. — Des sociétés commerciales.
- HAARMAN. — L'importance économique de la technique dans la navigation maritime.
- HAUS. — Droit privé des étrangers en Belgique.
- EUGÈNE HANSENS. — Notice sur les sociétés au congrès de droit comparé de 1900.
- I. HATT. — La société à responsabilité limitée (Paris, 1908).
- HAUSER. — Die deutschen Ueberseebanken.
- HENDERSON et FABRE SURVEYER. — Situation juridique des sociétés de commerce étrangères dans l'Ontario. — Congrès de droit comparé de 1900.
- LÉON HENNEBICQ et ALFRED SIEVEKING. — Rapport de la Commission de Paris. — *Documents de la conférence de Venise. Comité maritime international.*
- LÉON HENNEBICQ. — La Belgique et les banques à l'étranger. — Philosophie du droit. Syllabus du cours professé à l'Université Nouvelle. — Principes de droit maritime comparé. — La nouvelle loi sur l'hypothèque maritime.
- HERMANN. — Griechische Staatsaltershümer.
- HERVY-COUSIN. — Pour notre marine et pour nos marins.
- HINDENBURG. — Situation légale des sociétés étrangères en Danemark. — *Clunet*, 1884. — De la responsabilité des propriétaires de navires. — *Bull. du Comité mar. intern.*
- HOLMAN. — Handy book for shipowners and masters.
- HORNBY. — Instructions on the mode of conducting judicial business.
- HOUPIN. — Traité des sociétés.
- HUC. — Droit civil français.
- JACOBS. — Droit maritime. — L'exonération de responsabilité des propriétaires de navires en Belgique.
- JELLINEK. — System der subjectiven öffentlichen Rechte.
- JHERING. — Esprit du droit romain (Traduction de Meulenaere.)
- KOHLER. — Die Commenda in islamistischen Recht.
- KÜHN (H.). — Der Ausfuhrzwischenhandel in Ueberseeverkehr.
- KLUPATHY. — Manuel du droit commercial hongrois.
- KEIDEL. — Condition des étrangers dans l'empire allemand. — *Clunet*, 1894.
- KEGEL. — Der Handel in Hamburg.
- LA GRASSERIE. — Code de commerce hongrois.
- LANDAUER. — Das osterreichische Aktienrecht. — Wien, 1900.
- LASTIG. — Entwicklungswege des Handelsrecht.
- LAURENT. — Principes de droit civil. — Droit civil international.
- LE COUTURIER. — De l'abandon et du délaissement.
- LEHMANN. — Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts.
- LE JEUNE (CH.). — Note sur les opinions des Congrès. — *Bulletin du Comité maritime international.*
- LEO. — Deutsches Seehandelsrecht.
- LEPINOIS. — Des privilèges et hypothèques.
- LERMANN. — Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechtes bis zum Code de commerce.
- L'EVESQUE. — Régime juridique du Siam en matière commerciale. — *L. C. d. M.*
- LEVIN. — Kommissionsgeschäft im Hansagebiet.

- LEVY. — Het rechtskarakter der firma.
- LEWIS-BÖYENS. — Das deutsche Seerecht.
- LORD LINDLEY. — A treatise on the Law of Partnership.
- LOCÉ. — Esprit du Code de commerce. — Législation civile, commerciale et criminelle. — Rapport au Tribunal.
- LOISEL. — Institutes coutumières.
- LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial.
- MACLACHLAN. — Law of Merchant Shipping.
- MAETERLINCK. — Institutions juridiques au Maroc. — *Clunet*, 1900.
- MALLIEUX. — La société anonyme d'après le droit civil russe.
- MARCOTTY. — Traité de l'expropriation forcée.
- MARSDEN. — Collisions at sea.
- MARTOU. — Privilèges et hypothèques.
- MASSÉ. — Droit commercial.
- MASSON. — Responsabilité du consignataire de navire.
- MAURER. — Der Begriff und die Eigentümer der heilige Sachen, zugleich eine Revision der Lehre von den juristischen Personen.
- MOLENGRAAF. — De la condition des sociétés étrangères dans les Pays-Bas. — *Clunet*, 1888.
- MONNIER. — Législation anglaise sur les accidents du travail.
- NAGAOKA. — Situation des étrangers au Japon.
- NEGULESCO. — Notice au Congrès de droit comparé de 1900.
- NIERSTRASZ. — De commanditaire Vermootschap.
- NOUSRET-HILMÉ. — Commentaire du Code de commerce turc.
- NYSSENS et DE BAETS. — Commentaire législatif de la loi sur les sociétés.
- PADOUX. — Condition juridique des étrangers au Siam.
- PAPPENHEIM. — Die schwedische Gesetzentwürfe (1890) betreffend das Gesellschaftswesen. (« Festgabe der Kielesjuristen Fakultät zur R. Jherings Jubiläum, 1892 ».) — Handbuch des Seerechts.
- PARDESSUS. — Collection des lois maritimes. — Us et coutumes de la mer.
- PARSONS. — Law of Shipping.
- PECKIUS. — De exerc. actione.
- PERELS. — Droit maritime international.
- PETRITSIS. — Peri Emporikon Hetairion.
- PFERDMENGES. — Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers.
- PHILLMORE. — Commentaries on international law.
- PICARD (EDM.). — De la valeur des actes passés en pays étranger, *Journal de droit international privé*.
- PIERRARD. — Cours d'armements maritimes.
- PLANIOL. — Traité élémentaire du droit civil (1900).
- POLITS. — Le droit international privé en Grèce. — *Clunet*, 1908.
- POUILLET. — La condition des personnes morales étrangères d'après la jurisprudence belge. — Situation légale en Belgique des personnes morales étrangères. — *Répertoire mensuel de la jurisprudence belge*.
- POTHIER. — De la prescription.
- RAYNAUD. — Droit international ouvrier.
- REGNAULT. — La responsabilité des propriétaires de navires. — *Revue critique*.
- REHME. — Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders.
- REMY. — Etudes pratiques sur l'expropriation forcée.
- RENAUD. — Das Recht der Kommanditgesellschaften.
- RÉVILLOUT. — Précis de droit égyptien.
- RIPERT. — La responsabilité du propriétaire de navire. — *Ann. dr. comm.*, 1908.
- RIVLIN. — « Sur la société en nom collectif » (en russe). — *Journal de la Société juridique de St-Petersbourg*.
- ROESLER. — Die rechtliche Natur des Vermögens der Handelsgesellschaften nach römischen Rechte. — *Z. f. d. g. Hr.*

- ROLIN. — L'Abordage.
- ROLIN (H.). — Le rapport de mer est-il d'ordre public? *Revue de droit belge*. — De la responsabilité sans faute. *Revue de droit international*.
- ROSENDORFF. — Die deutschen Banken im überseeischen Verkehr. — *Jahrbuch für Gesetzgebung*.
- RÖSLER. — Vermögen der Handelsgesellschaften nach römischem Recht. — *Z. f. d. g. Hr.*
- ROUSSEAU. — Des sociétés commerciales.
- ROUSSELLE. — Des rapports de droit privé entre les négociants et leurs proposés.
- RUBEN DE COUDER. — Dictionnaire de droit commercial.
- SAINTELETTE. — Responsabilité des choses inanimées.
- SALELLES. — Etude sur l'histoire des sociétés en commandite. — *Annales de droit commercial*.
- SALEM. — Condition légale des sociétés étrangères en Turquie. — *Congrès de Droit comparé*, 1900.
- SAVARY. — Le parfait négociant, 1790.
- SAYOUS. — « Les sociétés anonymes par actions ». — *Revue d'économie politique* (1902).
- SCHAPS. — Das deutsche Seerecht.
- SCHMOLLER. — Die geschichtliche Entwicklung der Unternehmung.
- SCHRECKENTHAL. — Droit maritime autrichien. — *L. C. d. M.*
- SCHYVEN. — La législation roumaine sur les sociétés commerciales.
- SCIÉ. — Condition des étrangers en Chine. — *Revue de Droit international privé*.
- SCRUTTON. — Contract of affreightment.
- SILBERSCHMIDT. — Die Commenda.
- SIREY. — Recueil général des lois et des arrêts.
- SIVILLE. — Traité des sociétés anonymes.
- SOURDAT. — De la responsabilité.
- SPÉE. — Jurisprudence du port d'Anvers.
- DR STEINFÜHRER. — Die Rechtssätze des marokkanischen Handels. — *L. C. d. M.*
- STORY. — Commentaries on the Law of Agency.
- SURVILLE et ARTHUYS. — Droit international privé.
- TARGA et ROCCUS. — De navibus.
- TASCHEREAU. — De la condition légale des étrangers au Canada. — *Clunet*, 1895.
- TAVARES. — Das sociedades commerciaes, Coimbra.
- TCHERNOW. — Code de commerce russe.
- THALLER. — Du transport en droit international.
- THÉATE. — Du directeur dans les sociétés anonymes.
- THIÉBAUT. — De l'abordage. — De la responsabilité des propriétaires de navires et armateurs.
- THIESS. — Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt.
- THIRY. — Cours de droit civil.
- THOUMSIN. — Du louage de services.
- THUCYDIDE. — La guerre du Péloponèse.
- THURN. — Die Seekabel.
- TJUTRJNIOW. — La société en commandite (en russe). — *Journal pour le droit civil et pénal*, 1881.
- TODD. — Pratical Seamanship.
- TOUSSAINT. — Code manuel des armateurs.
- TROISFONTAINES. — Etude sur les livres fonciers, *Journal des Tribunaux*, 1889, p. 369 et s.
- TROPLONG. — Du contrat de société. — De la prescription.
- VALIN. — Commentaire sur l'ordonnance de la marine.
- VAN BRAKEL. — De Hollandsche Handels Compagnien der zeventiende eeuw.
- VANGEROW. — Pandekten.
- VAN DEN HEUVEL. — Des associations sans but lucratif.
- VON HAHN. Beitrag zur Lehre vom Kommissionsgeschäft.
- VON HALLE. — Der freie Handelsmakler in Hamburg und seine Stellung. — Zur Geschichte des Hamburgermakler wesens.

- VAN DE PUTTE. — La pêche du hareng, *Annales de la Société d'émulation de Bruges*, 2^e série, III.
- VAN ISEGHEM. — Le Navire-Ecole. — *Bull. soc. Et. col.*
- VAN LEEUWEN. — Het Roomsche Hollands recht.
- VAN STEENBERGHE. — Les accidents de voyageurs.
- VAREILLES-SOMMIÈRES. — Des personnes morales.
- VAVASSEUR. — Des sociétés commerciales.
- VERNEAUX. — Rapport à l'association française pour l'unification du droit maritime. — *Bull. du Comité mar. intern.* — L'industrie des transports maritimes.
- VIDARI. — La società e le associazioni commerciali.
- VINCENT et PENAUD. — Dictionnaire de droit international privé.
- VLIETINK. — Oud Oostende.
- VOET. — Ad Pandectas.
- VOUTERS (H.). — Les procédés d'exportation du commerce allemand.
- WÆLBROECK. — De la saisie immobilière.
- WAUWERMANS. — Contrat de transport.
- WAUWERMANS. — Code des sociétés anonymes étrangères.
- WEBER. — Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter.
- WEISS. — Droit international privé.
- WERKER. — De liquidatie der vennootschap onder firma.
- WHEELER. — Modern law of carrier.
- WIEDENFELD. — Die Nordwesteuropäischen Welthäfen.
- WIENER FRANCIS. — Arrêts des Cours d'Angleterre. — *Revue des accidents du travail.*
- WILLEMS. — Essai sur la responsabilité civile. — *Revue générale de droit.*
- WIRTH. — Handelskrisen.
- WOLFF. — Condition des étrangers dans l'empire allemand. *Clunet*, 1894.
- WUSTENDÖRFER. — Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags.
- WU-TING-FAN. — Loi et organisation judiciaire en Chine.
- YAMADA. — Le droit international privé au Japon.
- ZÉBALLOS. — Condition des sociétés étrangères en Argentine.
- ZITELMANN. — Begriff und Wesen der sogenannten juristischen Personen, 1873.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
QUATRIÈME PARTIE : LE PATRIMOINE DE MER	5
INTRODUCTION : LE DROIT ET LA MER	5
PREMIÈRE SECTION. — GÉNÉRALITÉS	5
DEUXIÈME SECTION. — DE LA FORTUNE DE TERRE	15
TROISIÈME SECTION. — DE LA FORTUNE DE MER	19
CHAPITRE Ier. — Définition de la Fortune de mer	21
CHAPITRE II. — Aperçu des nouvelles lois belges	23
§ 1er. — Genèse de la loi belge dans les congrès	24
A. — Les premiers Congrès (1885-1892)	24
B. — L'œuvre du Comité maritime international (1897-1909)	27
a) Responsabilité des propriétaires de navires	34
b) Les privilèges et hypothèques	37
§ 2. — Analyse de la loi du 10 février 1908	45
§ 3. — Examen critique de la loi	49
§ 4. — Tableaux de droit comparé sur les lettres de mer et l'immatriculation des navires	56
A. — Première partie : La loi sur les lettres de mer (1903)	56
I. — Conditions d'octroi des lettres de mer	57
a) Conditions intrinsèques	57
b) Conditions extrinsèques	59
II. — Contenu de la lettre de mer. Indications portées sur la lettre	60

	Pages
III. — Inscriptions sur la poupe ou la coque	62
IV. — Effets des lettres de mer	63
B. — Deuxième partie : La loi belge du 10 février 1908 sur l'immatriculation des navires. — Essai de droit comparé.	65
§ 5. — Les deux lois complémentaires sur les saisies et le régime fiscal	66
CHAPITRE III. — Responsabilité de l'armement pour les actes du capitaine et les faits de l'équipage	67
§ 1 ^{er} . — Texte de la loi et remarques préalables	67
§ 2. — Les faits du personnel de mer	74
§ 3. — Les engagements	93
§ 4. — Les limitations de la responsabilité	104
A. — Limitation légale de la responsabilité	104
B. — Limitation conventionnelle de la responsabilité.—Les clauses d'exonération.	116
§ 5. — De l'abandon et du forfait.	125
§ 6. — Questions diverses. — Du capitaine propriétaire ou copropriétaire. — De la solidarité des copropriétaires. — De l'affrètement armateur	158
§ 7. — Conflit des lois.	166
CHAPITRE IV. — De l'actif et du passif du patrimoine de mer	173
QUATRIÈME SECTION. — DES DROITS RÉELS MARITIMES	177
CHAPITRE 1 ^{er} . — Du crédit réel maritime.	179
Préambule	179
§ 1 ^{er} . — Des navires de mer et de leur immatriculation.	182
§ 2. — De la publicité des droits réels concédés sur les navires	200
§ 3. — Des privilèges et hypothèques maritimes	212
CHAPITRE II. — Des privilèges maritimes	219
CHAPITRE III. — De l'hypothèque maritime	229
CHAPITRE IV. — De la publicité des documents hypothécaires et de la responsabilité des conservateurs	265
CHAPITRE V. — Des saisies maritimes et de l'exécution forcée	273
§ 1 ^{er} . — De la saisie conservatoire	273
§ 2. — De la saisie-exécution	286

	Pages
§ 3. — De la voie parée	306
§ 4. — De la surenchère sur aliénation volontaire	317
§ 5. — De l'ordre	329
CHAPITRE VI. — Loi fiscale du 9 septembre 1908 et articles divers des lois des 10 février et 4 septembre 1908 modifiant sur plusieurs points de détail la législation antérieure . .	337
§ 1 ^{er} . — Dispositions fiscales.	337
§ 2. — Articles divers : Compétence territoriale. — Cours d'eau. — « Forum arresti ». — Contrat à la grosse. — Délivrance des marchandises. — Prescriptions. — Disposition transitoire. .	343

CINQUIÈME PARTIE. — DES ARMEMENTS SPÉCIAUX.

PREMIÈRE SECTION. — DES ARMEMENTS PACIFIQUES	357
--	-----

CHAPITRE I ^{er} . — Formes spéciales de l'armement dans les transports . .	359
---	-----

CHAPITRE II. — De l'exploitation des industries maritimes autres que celle des transports	361
---	-----

§ 1 ^{er} . — De l'armement à la pêche	361
--	-----

§ 2. — De divers armements : Remorquage.—Assistance.—Sauvetage.—Relèvement.—Pose des câbles	390
---	-----

CHAPITRE III. — De l'armement des bâtiments d'intérieur	393
---	-----

DEUXIÈME SECTION. — DES ARMEMENTS EN GUERRE	395
---	-----

ANNEXES :

Annexe A. — Modèles des registres maritimes belges	397
--	-----

Annexe B. — Projets de conventions internationales. (Conférence diplomatique de Bruxelles, 1909.)	397
---	-----

Annexe a) : Registre de dépôt des pièces présentées pour l'accomplissement des formalités hypothécaires relatives aux navires et aux bateaux	399
--	-----

Registre matricule des navires et des bateaux.	402
--	-----

Table alphabétique des navires et des bateaux. — Instruction	405
--	-----

Table alphabétique des propriétaires de navires et de bateaux	407
---	-----

	Pages
Annexe b) : I. — Convention internationale relative à l'unification en matière d'abordage.	409
II. — Convention internationale relative à l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime	412
III. — Conférence internationale de droit maritime.	416
A. — Base d'un projet de Convention sur les hypothèques et les privilèges maritimes soumis à l'étude des gouvernements intéressés (6-7 octobre 1909).	416
B. — Base d'un projet de Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, soumises à l'étude des gouvernements intéressés (6-7 octobre 1909)	418
TABLE DES MATIÈRES du second volume	463
TABLE DES PAYS DONT LA LÉGISLATION EST COMMENTÉE.	441
TABLE DES LOIS BELGES ANALYSÉES OU COMMENTÉES	451
TABLE BIBLIOGRAPHIQUE	455
TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES de toute la deuxième partie (tomes I ^{er} et II)	424

ERRATA ET ADDENDA

TOME I^{er}. — Page 45, note 1. Au lieu de *quelebet*, lire *quilibet*.

Page 83. Au lieu de 58, lire 58bis.

Page 151, n^o 125, note. Au lieu de *a treatite*, lire *a treatise*.

Page 442, n^o 399bis. Au lieu de *Thanees*, lire *Thames*.

Page 164, n^o 135. Pour l'application des articles 230 et 231 du Code de commerce, il est nécessaire d'établir l'existence légale d'une société étrangère et de démontrer qu'elle a, en Italie, non pas un simple représentant, mais une succursale régulière (1).

Page 222, n^o 175. Le courtier maritime, intermédiaire pour le contrat d'affrètement d'un navire entre l'armateur et l'affréteur, est responsable envers ce dernier des renseignements inexacts qu'il lui aurait donnés sur l'époque à laquelle le navire serait mis à sa disposition (2).

Page 97, n^o 72. En *Autriche*, l'armateur et l'armement sont commerçants, s'ils accomplissent des actes de commerce, par exemple des actes de transport. Il peut donc y avoir des armements civils.

(1) Cass. de Naples, 27 févr. 1899, XIV, p. 841.

(2) Nantes, 6 févr. 1901, XVII, p. 114.

Page 108, n° 76. En *Autriche*, toute personne physique ou morale (*Korporation, Staat, Gemeinde, offene Handelsgesellschaft, etc.*) peut être armateur (*Reeder*). En *Hongrie*, par une ordonnance du 1^{er} décembre 1875, les entreprises commerciales de l'Etat sont spécialement visées et réglementées.

Page 116, n° 82. En *Autriche*, l'armement passe, comme en droit français, pour une société *sui generis*. Le navire est partagé en vingt-quatre parts, *carati*, dont les titulaires s'appellent *caratisti*. Chaque carat peut être partagé entre plusieurs personnes. L'armement n'a pas de raison sociale. Il naît par un contrat consensuel.

Vis-à-vis des tiers, l'armement n'a pas de personnalité juridique. Ce sont les portionnaires qui s'engagent.

TOME II. — Page 58, note. Au lieu de *Beilbric*, lire *Beilbrief*.

Page 290. Au lieu de 639, lire 649.

BIBLIOTECA
CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ "CAROL I"
BUCUREȘTI

UNIVERSITATEA
"CAROL I"
BUCUREȘTI
VERIFICAT
2007

VERIFICAT
2017