

**224. — 4 septembre 1908. — Arrêté ministériel. — Chasse. — Affût et lacets à la bécasse. — 1908. (Monit. des 7-8 septembre 1908.)**

Le Ministre de l'agriculture (M. G. HELLEPUTTE),

Vu les articles 1<sup>er</sup>, 2 et 9 de la loi du 28 février 1882 sur la chasse,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** A dater du 1<sup>er</sup> octobre prochain jusqu'au 15 novembre suivant inclusivement, il pourra être fait usage de lacets, formés de deux crins de cheval au plus, ployés en deux, pour prendre la bécasse dans les bois, d'une étendue de 10 hectares au moins, situés dans les provinces de Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur.

**Art. 2.** Pendant le même laps de temps, l'affût à la bécasse est autorisé dans les cantons de Beaumont, de Binche, de Chimay et de Thuin (Hainaut), dans la province de Luxembourg, ainsi que dans les parties des provinces de Namur et de Liège situées sur la rive droite de la Sambre et de la Meuse.

Cet affût ne pourra être pratiqué que le soir, pendant quinze minutes, après le coucher du soleil, dans l'intérieur des bois de 20 hectares au moins et par les propriétaires de ceux-ci ou leurs ayants droit.

**Art. 3.** MM. les gouverneurs des provinces précitées sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

**225. — 4 septembre 1908. — Loi du 10 février 1908 sur la navigation maritime et la navigation intérieure (1). (Moniteur du 25 septembre 1908.)**

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les titres I<sup>er</sup> et V de la loi du 21 août 1879 formant le livre II du Code de commerce sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

(1) Session de 1904-1905.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 17 janvier 1905, p. 137, n<sup>o</sup> 60. — Rapport. Séance du 17 mai 1905, p. 568, n<sup>o</sup> 174.

Session de 1907-1908.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Annales parlementaires.* — Discussion et vote des textes. Séances des 21, 22, 27 et 28 novembre 1907, p. 45 à 58, 74, 93 à 103, 107 à 110, 113 à 124. — Second vote des articles et vote, par appel nominal, du projet de loi. Séance du 12 décembre 1907, p. 243 à 252.

**TITRE I<sup>er</sup>. — DES NAVIRES ET AUTRES BÂTIMENTS DE MER.**

**CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Des navires et de leur immatriculation.**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 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.

**Art. 2.** Les navires sont meubles. Néanmoins ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, possession vaut titre.

**Art. 3.** 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.

**Art. 4.** 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<sup>o</sup> La lettre, le numéro, le lieu et la date du certificat de jaugeage ;

2<sup>o</sup> 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 mécanique, la force nominale de sa machine motrice.

**Art. 5.** L'immatriculation d'un navire en construction a lieu sur la présentation au conservateur d'une requête en double.

SÉNAT.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 20 décembre 1907, p. 103, n<sup>o</sup> 38.

*Annales parlementaires.* — Discussion et vote des articles. Séance du 29 janvier 1908, p. 261 à 279. — Adoption du projet. Séance du 30 janvier 1908, p. 288. (Note du *Moniteur*.)

Le *Moniteur belge* du 25 septembre 1908 reproduit, dans sa partie consacrée aux avis officiels et aux publications légales, le livre II du code de commerce, de la navigation maritime et de la navigation intérieure. (Lois des 21 août 1879, 12 juin 1902 et 10 février 1908 coordonnées.)

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 présumé et, s'il s'agit d'un navire à moteur mécanique, la force nominale de sa machine motrice.

ART. 6. 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.

ART. 7. 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.

#### CHAPITRE II. — *De la publicité des droits réels concédés sur les navires.*

ART. 8. Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, 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.

ART. 9. Sont également inscrites au dit bureau les demandes tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention retenant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur ces demandes.

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.

ART. 10. Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

ART. 11. Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

ART. 12. 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.

ART. 13. 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.

ART. 14. 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 du timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

ART. 15. Si l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être 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.

ART. 16. 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.

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.

ART. 17. 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.

ART. 18. 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.

### CHAPITRE III. — *Des privilèges et hypothèques maritimes.*

ART. 19. Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privi-

lèges sont attachés à la qualité de la créance ; ils priment toujours les hypothèques.

ART. 20. 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.

ART. 21. 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.

ART. 22. 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.

#### *Section I. — Des privilèges maritimes.*

ART. 23. 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 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 ;

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 et assistance ;

4° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage à un autre bâtiment, à sa cargaison ou aux personnes se trouvant à bord.

ART. 24. 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.

*Section II. — De l'hypothèque maritime.*

ART. 25. 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.

ART. 26. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtiments 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.

ART. 27. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

ART. 28. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

ART. 29. 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.

ART. 30. Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

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 représen-

tants de changer de domicile élu, en suivant les formalités tracées par l'article 88 de la loi du 16 décembre 1851.

ART. 31. 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.

ART. 32. 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.

ART. 33. 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.

ART. 34. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les 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.

ART. 35. Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à 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 consen-

tement, 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.

ART. 36. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 94 et 95 de la loi du 16 décembre 1851.

### Section III. — De l'extinction des privilèges et hypothèques.

ART. 37. 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.

ART. 38. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

1° Que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 8;

2° 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 dans l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache;

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.

ART. 39. 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 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.

ART. 40. 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 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.

ART. 41. 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 quinze jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

ART. 42. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères sous les conditions énoncées à l'article 115 de la loi du 16 décembre 1851.

Sont également applicables les articles 116, 117, 118, 120, 121 et 122 de la dite loi.

#### CHAPITRE IV. — *De la publicité des documents hypothécaires et de la responsabilité des conservateurs.*

ART. 43. 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 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.

ART. 44. La tenue du registre matricule et la forme des inscriptions sont réglées par arrêté royal.

ART. 45. 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.

**Art. 2.** L'article 7 de la loi du 21 août

1879 est remplacé par les dispositions suivantes :

ART. 46. 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 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.

ART. 47. 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 et 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.

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 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 de tous dommages-intérêts.

ART. 53. L'affrètement 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.

ART. 3. L'article 71 de la loi du 21 août 1879 est abrogé en tant qu'il affecte à l'exécution des conventions des parties le navire, les agrès et les appareils et le fret.

Les articles 157, 165, § 2, 232, 233, 234, 235, 236, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 août 1879 sont remplacés par les dispositions suivantes :

ART. 157. 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.

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.

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 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.

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.

ART. 235. Toutes actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'une charte-partie ou d'un connaissement sont prescrites après trois ans, à compter :

1<sup>o</sup> Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse ;

2<sup>o</sup> Du jour où le voyage est terminé, s'il s'agit d'une charte-partie ou d'un connaissement.

ART. 236, alinéa 1<sup>er</sup>. 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 ;

Toutes actions du chef d'avarie commune, un an après le jour de l'événement.

**Art. 4.** 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 133, les articles 84 à 178; les articles 156 à 236, les articles 179 à 259.

**Art. 5. Disposition transitoire.** — 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.

**Art. 6.** Les dispositions suivantes sont ajoutées au livre II du Code de commerce :

#### TITRE IX. — DES BATEAUX.

**Art. 260.** Sont considérés comme bateaux pour l'application de la présente loi, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales 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, tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations.

**Art. 261.** Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre II du présent code sont applicables aux bateaux.

**Art. 262.** Les dispositions du chapitre I<sup>er</sup> du titre II de ce livre et celles des articles

58 et 67 du chapitre II (1) sont applicables à la navigation intérieure.

**Art. 263.** Le contrat de transport par navigation intérieure est régi par les articles 3, 4, 5, 7, 8 et 9 de la loi du 25 août 1891, en tant qu'il n'y est point dérogé par les dispositions du présent titre.

Il se constate par tous moyens de droit et notamment par le connaissance.

Le connaissance est signé par le batelier. Il est fait en trois exemplaires : un pour le batelier, un pour l'expéditeur, un pour le destinataire.

Les articles 85, 86, alinéas 3, 4 et 5, 87, 89, 90 et 91 (2) du présent livre sont applicables au connaissance.

**Art. 264.** Le chapitre III du titre III relatif aux avaries et à leur règlement est applicable aux bateaux, à l'exception de l'article 154 (3).

**Art. 265.** L'assurance fluviale peut avoir pour objet :

Le corps et la quille du bateau ;

Les agrès et les apparaux ;

Les armements et victuailles ;

Le fret ;

Le prix du passage ;

Les marchandises du chargement ;

Le profit espéré des marchandises ;

Les loyers de l'équipage ;

Le bénéfice d'affrètement ;

Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations ;

Les sommes employées aux besoins du bateau et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage ;

En général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions du livre I<sup>er</sup> relatives aux assurances sur la vie.

**Art. 266.** Les dispositions du titre VI (4)

(1) Articles 12 et 21 de la loi du 21 août 1879.

(2) Articles 40, 41, alinéas 3 à 5, 42, 44 à 46 de la loi du 21 août 1879.

(3) Article 109 de la loi du 21 août 1879. (Note du *Moniteur*.)

(4) Titre VII de la loi du 21 août 1879.



du présent livre s'appliquent aux assurances fluviales.

ART. 267. Le titre VII (1) relatif à l'abandon est applicable aux bateaux.

ART. 268. Sont prescrites par un an les créances privilégiées sur le bateau et sur le fret, si elles ne sont pas éteintes par un délai plus court aux termes de l'article 9 de la loi du 25 août 1891.

Ce délai prend cours à la date de la naissance de la créance.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le Ministre de la justice, M. J. RENKIN, et le Ministre des finances, M. J. LIEBAERT.)

### Exposé des motifs.

Messieurs,

Notre droit maritime a été longtemps régi par le livre II du Code de commerce de 1808. Il a été remanié, d'une manière presque complète, par la loi du 21 août 1879, due en grande partie à l'initiative et aux travaux de M. De Lantsheere.

Cette loi constitue, comme on l'a dit, le Code des intérêts privés de ceux qui se livrent au commerce maritime. Elle n'a laissé subsister du livre II du Code de commerce de 1808 que les dispositions du titre II relatives à la saisie et à la vente des navires, qui sont des règles de procédure plutôt que des principes de droit maritime et qu'il convenait de détacher du Code de commerce pour les rattacher au Code de procédure civile (loi du 21 août 1879, art. 237).

La loi du 21 août 1879 a marqué un notable progrès sur le droit antérieur. Elle a notamment organisé le crédit maritime en introduisant dans notre législation le principe de la publicité des droits concédés sur les navires et l'hypothèque maritime. Elle laisse toutefois encore à désirer à ce double point de vue.

D'une part, elle se borne, tant en ce qui concerne les actes soumis à la publicité qu'en ce qui regarde l'hypothèque maritime, à l'énoncé de quelques règles qui doivent être précisées et complétées par les principes généraux.

Le législateur laisse aux intéressés et aux tribunaux le soin de rechercher et de démêler quelles sont les dispositions de la loi du 16 décembre 1831 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.

D'autre part, malgré l'importance des armements fluviaux et les capitaux considérables qui y sont engagés, la navigation intérieure demeure exclusivement régie par les dispositions du contrat de transport par terre. Jusqu'à présent il en est des bateaux comme d'un objet mobilier quelconque; leur propriété n'est pas rendue publique; ils ne sont point sujets au droit de suite; ils ne peuvent être hypothéqués et ne bénéficient point du droit d'abandon.

Dès le 29 avril 1892, le Gouvernement a déposé un projet de révision de la loi de 1879.

Ce projet, successivement représenté, avec certaines modifications de détail, le 23 avril 1893 et le 11 décembre 1894 et rapporté, au nom de la commission de la Chambre, le 18 décembre 1895, par M. Ulens, revisait les dispositions de la loi de 1879 relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon et rendait les dispositions nouvelles applicables aux bateaux.

Seulement, la réforme, telle qu'elle était conçue, laissait subsister tous les inconvénients qui s'attachent à l'existence d'une législation hypothécaire fragmentaire. L'article 153bis du projet de 1894 portait : « Les dispositions de la loi hypothécaire du 16 décembre 1831, complétées par celles de la loi du 4 juillet 1887, sont applicables aux matières qui font l'objet des titres Ier et V du livre II, pour autant que ceux-ci n'y dérogent point. » De plus, le projet de loi ne donnait de législation propre à la batellerie qu'en ce qui concerne l'hypothèque et l'abandon.

Le 8 mars 1898, M. Delbeke, en vue de remédier à une partie de ces inconvénients et d'aboutir promptement à une solution, déposa, sous forme d'amendements, une série de dispositions qui tendaient à constituer un ensemble complet de dispositions relatives à la navigation intérieure.

Venus à disparaître par suite de la dissolution des Chambres, ces amendements ont été représentés sous forme de proposition de loi par MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck et, le 23 juillet 1903, M. Segers a fait rapport sur cette proposition au nom de la commission chargée de son examen.

La proposition de loi de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck réalise certes un grand progrès. Elle a cependant un tort grave, celui de ne stipuler que pour les bateaux et de ne pas faire bénéficier le droit maritime des innovations heureuses qu'elle introduit en matière fluviale. Si elle devait être admise, elle aurait ce fâcheux effet de créer, et peut-être pour longtemps, deux législations disparates dans des matières qui, à part quelques rares exceptions, doivent être soumises à des règles identiques.

Au moment où nous sommes, il suffit d'un léger effort pour éviter ce regrettable dualisme et supprimer les principaux défauts que présentent nos lois maritimes. Tel est le but du projet de loi.

A la législation présente sur le commerce maritime il substitue une législation complète sur la navigation maritime et la navigation intérieure.

Le vœu qu'exprimait le rapporteur de la proposition de loi de MM. Beernaert, Delbeke et Van den Broeck, de voir le gouvernement compléter leur œuvre en saisissant la législature d'un projet de loi revisant les dispositions relatives à la navigation maritime, se trouve ainsi pleinement réalisé.

\*\*\*

Après avoir justifié le projet dans son principe, il nous reste à le justifier dans ses dispositions essentielles.

Les articles 1, 2 et 3 revisent les dispositions des titres I et V de la loi de 1879; l'article 4 ajoute à cette loi un titre nouveau, le titre IX, qui contient l'ensemble des règles relatives au régime de la batellerie.

### ARTICLE PREMIER.

La loi du 21 août 1879 consacre à la propriété navale deux titres distincts. Le titre Ier s'occupe de la constatation de cette propriété et des privilèges maritimes; le titre V traite de l'hypothèque maritime.

Le projet fond ces deux titres en un titre unique, le titre Ier du livre II, qui contient, soit par l'énoncé

(1) Titre VIII de la loi du 21 août 1879. (Note du *Monteur*.)