

VADE-MECUM JURIDIQUE

A L'USAGE DES CAPITAINES DE

LA MARINE MARCHANDE BELGE

PAR

J. COLLARD

AVOCAT AU BARREAU D'ANVERS

et

R. BOSQUET

CAPITAINE AU LONG COURS

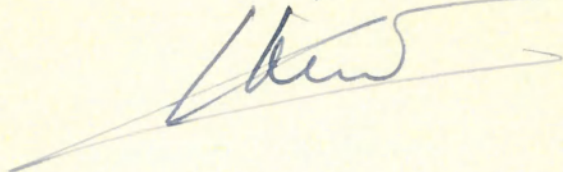


Y. de Ruyter,

VADE-MECUM JURIDIQUE
A L'USAGE DES CAPITAINES DE
LA MARINE MARCHANDE BELGE

Monsieur. De Rodolphe
Avec mes meilleurs souhaits
de bonheur et brillante
Carrière. !

18/12/1926

A handwritten signature, possibly 'J. K.', written in dark ink with a long horizontal flourish extending to the right.

VADE-MECUM JURIDIQUE

A L'USAGE DES CAPITAINES DE
LA MARINE MARCHANDE BELGE

PAR

J. COLLARD

AVOCAT AU BARREAU D'ANVERS

et

R. BOSQUET

CAPITAINE AU LONG COURS



1944

IMPRIMERIE LLOYD ANVERSOIS, S. A.
ANVERS

AVANT-PROPOS

Le but du présent fascicule est de mettre à la disposition des Capitaines de la marine marchande belge un guide relatif aux différents devoirs juridiques qu'ils ont à accomplir dans l'exercice de leur profession.

Ce fascicule ne constitue donc pas un livre doctrinal ni même un cours.

Il ne dispense pas ceux qui s'en serviront de connaître les principes généraux de droit qui sont enseignés à l'Ecole supérieure de navigation. C'est l'étude et la connaissance de ces principes généraux et non la consultation du présent vade-mecum qui contribuent à la formation générale des Officiers de la marine marchande, de même que l'emploi de tables nautiques ne remplace pas la connaissance des mathématiques.

Le présent opuscule est, en quelque sorte, au Droit ce qu'une table de Norie est aux Mathématiques.

*
* *

Dans une **première partie**, nous énumérons les devoirs juridiques des Capitaines au cours des différentes phases du voyage.

La **seconde partie** est conçue sous la forme d'un « dictionnaire » des principales notions juridiques qu'un Capitaine de navire rencontre habituellement dans l'accomplissement de sa charge.

P L A N

PREMIERE PARTIE.

Chapitre I : Devoirs juridiques du Capitaine en vue du départ du port d'attache :

section I : Le recrutement et l'enrôlement de l'équipage : p. 9 à 11

section II : Documents que le Capitaine doit avoir à bord pour entreprendre le voyage : p. 11 à 12

section III : Déclaration de sortie au commissariat maritime et remise de la liste des personnes étrangères à l'équipage : p. 13

section IV : Obligation d'être personnellement à bord à la sortie des ports, havres et rivières : p. 13

Chapitre II : Devoirs juridiques du Capitaine en mer :

section I : Devoirs juridiques du Capitaine relatifs aux péripéties du voyage proprement dit : p. 15 à 18

section II : Devoirs juridiques du Capitaine relatifs à ses fonctions d'officier de l'état-civil : p. 18 à 23

section III : Devoirs juridiques du Capitaine relatifs à ses fonctions judiciaires : p. 23 à 25

Chapitre III : Devoirs juridiques du Capitaine à l'arrivée dans un port d'escale (ou de relâche) :

section I : Devoirs ordinaires : p. 26 à 27

section II : Devoirs extraordinaires : p. 27 à 30

Chapitre IV : Devoirs juridiques du Capitaine en vue du départ d'un port d'escale :

p. 31

Chapitre V : Devoirs juridiques du Capitaine au retour au port d'attache :

p. 32 et 33

Appendice : Liste des textes de loi qu'un Capitaine de la marine marchande doit avoir à sa disposition : p. 35

DEUXIEME PARTIE.

Dictionnaire juridique à l'usage des Capitaines de la marine

marchande :

p. 37 à 62

PREMIERE PARTIE.

CHAPITRE I.

DEVOIRS JURIDIQUES DU CAPITAINE EN VUE DU DEPART DU PORT D'ATTACHE.

1. — C'est à partir du moment où le départ du navire a été décidé que le Capitaine doit procéder à certains devoirs juridiques. Ceux-ci comportent :

- 1°) le recrutement et l'enrôlement de l'équipage ;
- 2°) le rassemblement des divers documents que le Capitaine doit avoir à bord pour entreprendre le voyage ;
- 3°) la déclaration de sortie au commissariat maritime et la remise de la liste des personnes étrangères à l'équipage qui s'embarquent à bord du navire ;
- 4°) l'obligation pour le Capitaine d'être personnellement à bord à la sortie des ports, havres et rivières.

S e c t i o n 1.

Le recrutement et l'enrôlement de l'équipage.

2. — L'engagement des marins s'effectue en deux phases : le recrutement et l'enrôlement.

Le **recrutement** est fait par le Capitaine ou son délégué agissant comme représentant de l'armateur.

Il a lieu soit par embauchage direct, soit à l'intervention d'un bureau de placement autorisé.

Dans la pratique, le recrutement du personnel subalterne s'effectue à Anvers, à l'intervention du bureau de placement organisé par l'Union des Armateurs.

En fait, le Capitaine y délègue ses chefs des divers départements (Premier Officier de pont — Premier Officier-mécanicien — Maître d'hôtel ou Chef-steward, etc.).

A certaines périodes où les demandes d'embarquement sont plus nombreuses que les places disponibles, un système de tour de rôle est instauré. Toutefois, le Capitaine ou son délégué a le droit de ne pas suivre cette numérotation et conserve le libre choix des membres de son équipage.

Le recrutement ne peut donner lieu, à charge du marin, au paiement d'aucune rémunération quelconque.

Le Capitaine, les Officiers et le Maître d'hôtel sont engagés directement par l'armement ; les Officiers marconistes par la Société de radiotélégraphie qui exploite les postes à bord.

L'enrôlement est la formalité obligatoire consistant en l'inscription du marin au rôle d'équipage par le Commissaire maritime ou le Consul.

Il y est procédé dans les bureaux du commissariat maritime (à l'étranger, dans les bureaux du consulat) ou exceptionnellement à bord, sur présentation par le Capitaine de la liste des marins engagés pour le service de son navire, ainsi que du contrat d'engagement en double expédition.

Le Capitaine doit assister à l'enrôlement et signer le premier le rôle d'équipage.

La liste porte les nom, prénoms, lieu et date de naissance, numéro matricule, qualité et domicile de chaque marin.

Si, après la clôture du rôle d'équipage, des marins enrôlés font défaut, le Capitaine peut, à titre exceptionnel, et s'il y a urgence, pourvoir à leur remplacement, jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage, sans recourir à l'intervention du Commissaire maritime ou du Consul.

Il est recommandé au Capitaine de renseigner immédiatement (de Flessingue, par exemple) au Commissaire maritime et à l'Armement les noms des marins qui ne se sont pas embarqués et de leurs remplaçants.

Sauf en cas de premier embarquement, chaque marin doit être muni de son livret ou de sa déclaration d'identité (pour les marins étrangers) et du certificat médical attestant que le marin a satisfait à une visite médicale faite par le médecin de l'armateur, aux frais de celui-ci. En cas d'urgence, le Commissaire maritime (ou à l'étranger le Consul) peut dispenser de la visite médicale.

Le contrat d'engagement maritime ne peut être conclu que par le marin lui-même. Il est nul s'il est conclu par une personne interposée.

Le Capitaine vérifie sous sa responsabilité si les marins qu'il engage comprennent suffisamment l'une des langues nationales ou l'anglais.

Références : loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime, notamment les art. 9 à 14, 19 à 22, 24 à 28.

S e c t i o n II.

Documents que le Capitaine doit avoir à bord pour entreprendre le voyage.

3. — A s'en tenir au prescrit de l'art. 63 de la loi maritime, le Capitaine ne devrait avoir à bord que les documents suivants :

- 1) l'acte de propriété du navire : contrat de vente, de construction, etc. ;
- 2) la lettre de mer ;
- 3) le rôle d'équipage ;
- 4) les connaissements ;
- 5) le permis de navigation ;
- 6) les acquits de payement ou à caution des douanes.

Mais plusieurs autres documents sont nécessaires, soit qu'ils sont imposés par des textes légaux particuliers, soit qu'ils résultent de dispositions administratives ou simplement des usages de la navigation maritime.

Ces documents sont :

- 7) les certificats de jaugeage belge et anglais ;
- 8) le certificat de franc-bord ;
- 9) le manifeste de la cargaison ;
- 10) l'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire ;
- 11) les livres de bord : loch book — journal de la machine — livre de caisse ;
- 12) l'ordre d'escorte ;
- 13) la patente de santé belge ;
- 14) une patente de santé pour chaque pays dans lequel le navire fera escale ;
- 15) le certificat de sécurité radiotélégraphique ;
- 16) le certificat de dératisation ;
- 17) les listes d'équipage visées par le Consul de chacun des pays où le navire escalera ;
- 18) les listes de personnes étrangères à l'équipage, également visées par le Consul de chacun des pays où le navire fera escale ;

- 19) la liste des délégations et des notes d'avances ;
- 20) à bord des navires à passagers, le registre des réclamations destiné à recevoir les réclamations des passagers et les observations du Capitaine, ainsi que les faits que le Capitaine estime utile de faire attester par les passagers.

Dans la pratique, les dispositions légales ne sont pas complètement observées. C'est ainsi qu'il est rare de trouver à bord l'acte de propriété du navire et l'état des inscriptions hypothécaires.

Quant aux autres documents, le Capitaine les reçoit par les soins de l'armement : lettre de mer — connaissements — permis de navigation — acquits de paiement ou à caution des douanes — certificats de jaugeage — certificat de franc-bord — manifeste — livres de bord — ordre d'escorte — patentes de santé — certificat de sécurité radiotélégraphique — certificat de dératisation — listes d'équipage et des personnes étrangères à l'équipage — listes des délégations et des notes d'avances — registre des réclamations.

Remarques :

1^o) Les connaissements doivent être signés par le Capitaine. Ils sont rédigés en 4 exemplaires au-moins, dans les 24 heures du chargement. Un exemplaire signé par le chargeur devrait être remis au Capitaine, mais, dans la pratique, ce dernier ne reçoit qu'une copie signée par lui-même.

Le Capitaine ne peut pas omettre d'insérer dans les connaissements les réserves nécessaires si la marchandise embarquée n'est pas en bon état apparent ou si un manquant est constaté par rapport aux quantités renseignées.

2^o) L'ordre d'escorte est délivré par la douane en échange du permis de sortie et le Capitaine remet ce document au pilote de rivière.

3^o) Un document qui est rarement communiqué au Capitaine est la copie du contrat d'assurance du navire : police d'assurance à prime ou règlement d'assurance mutuelle (protecting club).

Il serait, cependant, très utile de remédier à cette lacune. Le Capitaine pourrait mieux sauvegarder les intérêts de l'armateur en cas de dommages ou d'accidents couverts par une assurance, s'il avait connaissance des conditions auxquelles le navire est couvert.

Références : Art. 61 et 63 de la loi maritime (livre II du code de commerce).

Art. 159 de l'arrêté-royal du 8 novembre 1920.

S e c t i o n I I I .

Déclaration de sortie au commissariat maritime et remise de la liste des personnes étrangères à l'équipage qui s'embarquent à bord du navire.

4. — Dans les 24 heures qui précèdent le départ du navire, le Capitaine doit remettre au Commissaire maritime une déclaration écrite mentionnant la date prévue pour le départ, ainsi que la destination du navire. Un certificat autorisant le départ est alors remis au navire en partance.

Le Capitaine doit également remettre au Commissaire maritime, au-moins 12 heures avant son départ d'un port belge, la liste des personnes étrangères à l'équipage, qui s'embarquent à bord de son navire. Cette liste doit être complétée d'urgence si, après sa remise, de nouveaux passagers se présentent à l'embarquement.

Dans la pratique, ces formalités sont accomplies pour le Capitaine par l'armement.

Références : Art. 30 et 50 du règlement du 10 septembre 1929 sur la police maritime.

S e c t i o n I V .

Obligation pour le Capitaine d'être personnellement à bord à la sortie des ports, havres ou rivières.

5. — Cette obligation doit être interprétée d'une manière raisonnable, en tenant compte, notamment, des circonstances atmosphériques, de la densité de la navigation, des difficultés de la voie navigable, etc.

L'on admet que le Capitaine ne doit pas rester en permanence sur la passerelle pendant tout le parcours du navire sur l'Escaut. A moins de circonstances particulières, il peut se faire remplacer par un Officier-Chef de quart, mais il doit être prêt, néanmoins, à prendre le commandement effectif des manœuvres, dès que cette mesure vient à s'imposer.

Le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande sanctionne pénalement la contravention à cette obligation.

Références : Art. 61 et 64 de la loi maritime (livre II du Code de commerce).

Art. 59 du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

CHAPITRE II.

DEVOIRS JURIDIQUES DU CAPITAINE EN MER.

6. — Pendant les traversées entre deux ports, le Capitaine de navire doit accomplir des devoirs juridiques variés. Mention de chacun d'eux doit être faite dans le journal de bord.

L'on peut classer ces divers devoirs juridiques comme suit :

- 1^o) ceux ayant trait aux *péripéties du voyage* proprement dit : navigation — état de la mer — circonstances atmosphériques — abordage — échouement — assistance — avaries communes — accidents du travail, etc. ;
- 2^o) ceux relatifs aux *fonctions d'officier de l'état-civil* que remplit le Capitaine de navire en cours de traversée : rédaction des actes de naissance et de décès — réception de testaments — et l'on peut y ajouter : la relation de la disparition en mer d'un homme d'équipage ou d'un passager, et l'établissement d'un inventaire des effets et objets ayant appartenu aux marins ou passagers décédés ou disparus ;
- 3^o) ceux relatifs aux *fonctions judiciaires* du Capitaine à bord de son navire, principalement pour l'application du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Avant d'examiner chacune de ces questions, il importe de rappeler les dispositions légales et les usages en matière de tenue de livres de bord.

7. — Livres de bord.

A s'en tenir au texte légal (art. 61 de la loi maritime, livre II du code de commerce), le Capitaine ne doit tenir qu'un **seul** livre de bord, coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, et destiné à contenir : les résolutions prises pendant le voyage, les recettes et les dépenses concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne l'accomplissement de la charge du Capitaine et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

En d'autres termes, le Capitaine doit mentionner au journal de bord tout ce qui concerne l'expédition maritime et ceux qui y ont intérêt à un titre quelconque : armateur — chargeurs et destinataires — assureurs — équipage et ayants-droit — officiers de l'état-civil et autorités judiciaires.

Dans la pratique, la tenue de 3 livres de bord au lieu d'un seul s'est généralisée.

L'un d'eux — le loch book — sert de journal nautique.

Un autre constitue le livre des machines.

Dans le troisième, enfin, le Capitaine note les recettes et les dépenses qu'il a effectuées en cours de voyage. C'est un livre de caisse qui lui permet d'établir ses comptes vis-à-vis de l'armateur.

Ces trois registres doivent être cotés et paraphés et régulièrement tenus, c'est-à-dire par ordre de dates, sans blancs, lacunes ni transports en marge. L'on ne peut pas effacer les inscriptions faites. A ces conditions, ils pourront servir de preuve en justice. L'on comprend dès lors, l'importance qu'il y a à soigner la tenue des livres de bord.

En fait, le livre de caisse n'est généralement pas paraphé. Par contre, les livres de bord sont habituellement visés en première et dernière page.

Il est fréquent de tenir un brouillon de loch book et de livre des machines que l'on recopie ensuite au net.

En cas de divergences entre le brouillon et le net, c'est le premier qui, en principe, primera l'autre.

Dans la pratique, c'est le Premier Officier de pont et le Premier Officier mécanicien qui tiennent les livres de bord respectifs, mais sous la responsabilité civile et pénale du Capitaine (art. 59 du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande).

S e c t i o n I.

Devoirs juridiques relatifs aux péripéties du voyage proprement dit.

8. — Remarque générale.

Qu'il s'agisse des mentions ordinaires à consigner dans les livres de bord, concernant la navigation et la marche des machines, l'état de la mer, les conditions atmosphériques, des routes suivies, les distances parcourues, etc., ou des mentions relatives à des événements exceptionnels (échouement, abordage, assistance, avaries communes, etc.), le style doit être concis, clair et précis.

Il faut rejeter le genre « narratif ».

Même en cas d'échouement ou d'abordage, le livre de bord ne doit pas être rédigé sous la forme d'un mémoire de justification ou de défense.

Le rapport de mer à déposer au port d'escale et au port d'attache, au retour du navire, permettra de développer les circonstances de l'accident en question.

Rien ne s'oppose, toutefois, à ce qu'après un accident le Capitaine rédige un rapport personnel pour lui servir d'aide-mémoire relatif à tous les détails de l'événement.

9. — Ventilation des cales.

Lorsque l'état de la mer ou les circonstances atmosphériques entravent la ventilation des cales et qu'il peut en résulter un inconvénient pour la bonne conservation de la cargaison, il est indispensable d'en faire mention au journal de bord. L'armateur pourra ainsi se dégager de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur en cas d'avaries constatées à destination à des marchandises qui ont été chargées en bon état.

10. — Echouement.

En cas d'échouement, il importe de noter au journal de bord : l'état de la mer, les conditions atmosphériques, la route suivie, la vitesse, éventuellement les sondages effectués, les manœuvres de barre ordonnées et exécutées, l'heure exacte à laquelle le navire a touché le fond, la gîte éventuelle du navire, les manœuvres exécutées pour dégager le navire et leur résultat, les mesures prises pour vérifier l'étanchéité du bâtiment, etc.

11. — Abordage.

En cas d'abordage, il faut noter au journal de bord, outre l'état de la mer et les circonstances atmosphériques : la route suivie par chacun des navires entrés en collision, leur vitesse, les manœuvres de barre et de machines ordonnées et exécutées, les feux aperçus et la bonne visibilité des feux du navire intéressé si l'accident est survenu la nuit, les signaux phoniques émis, l'heure exacte des principales manœuvres et de l'abordage proprement dit, la force du choc, les manœuvres effectuées pour se dégager après la collision, les mesures prises pour vérifier l'état du bâtiment et pour s'assurer de ce que l'autre navire n'a pas besoin d'assistance, etc.

Il est utile également de formuler toutes réserves pour des avaries éventuelles à la cargaison.

Rappelons qu'après un abordage, le Capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, sous peine de sanction pénale, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers, pour autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son propre navire, son équipage et ses passagers.

Chaque Capitaine est également tenu, dans la mesure du possi-

ble, 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. (Art. 255 de la loi maritime, livre II du code de commerce).

12. — Assistance et sauvetage.

L'assistance aux vies humaines est obligatoire, gratuite et sanctionnée par des peines d'emprisonnement ou d'amende à charge du Capitaine qui ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en danger de se perdre, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées. (Art. 62 du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et art. 265 de la loi maritime, livre II du code de commerce).

L'assistance aux biens est facultative et rémunérée.

En cas d'assistance, il importe d'acter au journal de bord l'état de la mer, les circonstances atmosphériques, la durée des opérations d'assistance, les risques courus, en un mot tous éléments de nature à sauvegarder les intérêts légitimes de l'armateur, selon que ce dernier fera ultérieurement valoir ses droits à une indemnité pour l'assistance prestée **par** son navire ou devra discuter l'indemnité qui lui sera réclamée pour l'assistance fournie à son navire.

L'on ne pourra pas reprocher à un Capitaine d'atténuer les difficultés et les risques d'une assistance qu'il a demandée ni d'exagérer l'importance de ses services si c'est lui-même qui est l'assistant. Il s'agit là d'un comportement très humain.

L'on sait qu'au point de vue juridique il n'y a **sauvetage** que si le navire assisté est abandonné par son équipage ou si ce dernier n'en a plus la direction au moment où l'assistant intervient.

Cette distinction entre une assistance et un sauvetage est importante au point de vue du montant de l'indemnité à allouer à l'assistant.

13. — Avarie commune.

Une question d'un grand intérêt pratique est celle des **avaries communes**.

L'on connaît le principe : lorsque des frais ou dommages extraordinaires ont été exposés ou soufferts volontairement par le Capitaine en vue de l'intérêt commun (navire, cargaison, fret) et que le sacrifice consenti a eu un résultat utile, ces frais ou dommages sont répartis au prorata des valeurs en risque : navire, cargaison, fret.

Il va de soi que l'armateur a un intérêt légitime à faire admettre des frais ou dommages en avaries communes, chaque fois qu'ils atteignent principalement ou exclusivement le navire.

L'armateur pourra alors, en effet, récupérer à charge des intéres-

sés à la cargaison (et éventuellement au fret, si le navire est donné en time-charter) une quote-part des frais exposés ou des dommages soufferts.

Dès lors, chaque fois que des avaries ont été subies par le navire ou des frais exposés par le Capitaine et que les conditions juridiques requises sont réunies, le Capitaine doit veiller à mentionner l'événement en question au journal de bord, de manière à sauvegarder le recours de l'armateur en règlement d'avarie commune.

Pour ce faire, le Capitaine doit donc indiquer le caractère volontaire du sacrifice et l'intérêt commun en vue duquel il a été consenti.

14. — Accident de travail.

En cas d'accident de personne survenu à bord à un homme de l'équipage dans le cours et pendant l'exécution du contrat de travail (en ce compris les accidents dus aux risques naturels de la navigation et les maladies consécutives à ces accidents), le Capitaine doit en faire mention au journal de bord.

15. — Tenir l'armateur au courant.

Le Capitaine doit prévenir télégraphiquement l'armateur de tout événement notoire dont l'importance est telle qu'il n'y a pas lieu d'attendre l'arrivée au premier port d'escale ou de relâche prévu.

L'emploi généralisé de la T.S.F. à bord des navires permet habituellement au Capitaine de recevoir des instructions directes de l'armateur pour la solution des questions importantes qui se posent en cours de voyage.

S e c t i o n I I .

Devoirs juridiques du Capitaine relatifs à ses fonctions d'officier de l'état-civil.

16. — En mer, le Capitaine remplit à bord les fonctions d'officier de l'état-civil, mais sa compétence est restreinte à la rédaction des actes de naissance et de décès.

17. — Acte de naissance.

L'acte de naissance doit être dressé, dans les 24 heures, par le Capitaine en présence du père, s'il est présent, et de deux témoins pris parmi les Officiers du bâtiment ou, à leur défaut, parmi des hommes de l'équipage.

18. — **Acte de décès.**

L'acte de décès doit également être dressé, dans les 24 heures, par le Capitaine en présence de deux témoins pris parmi les Officiers du bâtiment ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage.

L'acte de naissance ou de décès doit être inscrit à la suite du rôle d'équipage.

En fait, les rôles d'équipage contiennent, in fine, les formulaires de ces actes qu'il suffit donc de compléter.

19. — **Procès-verbal de disparition.**

Il arrive qu'un membre de l'équipage ou un passager **disparaissent** en cours de voyage. Dans certains cas, des témoins les ont vus emporter par-dessus bord, par exemple, et disparaître dans les flots.

Dans d'autres cas, la disparition est seulement constatée, sans qu'il soit possible d'en préciser les circonstances.

Dans ces éventualités, la mort est généralement une certitude humaine, mais le décès n'ayant pu être constaté, il n'est pas permis de dresser un acte de décès.

Le Capitaine doit, en ces cas, mentionner la disparition du marin ou du passager au livre de bord.

Il est recommandable, en outre, de dresser un procès-verbal des déclarations recueillies par le Capitaine auprès des membres de l'équipage ou des passagers qui ont été témoins des faits ou qui ont vu, pour la dernière fois, la personne en question avant que sa disparition ne fût constatée.

Ce procès-verbal sera très utile pour l'enquête que les ayants-droit du disparu prieront le Procureur du Roi de faire ou que ce dernier ordonnera d'office en vue de faire rendre par le Tribunal civil un jugement déclaratif de décès, remplaçant l'acte de décès qui ne peut être dressé. Nous donnons ci-après le texte exemplatif de semblable procès-verbal.

« L'an..... le.....

Nous GONDRAND Pierre, Commandant le s.s. « Pionier », assisté de Monsieur Stevens Arthur, Premier-Officier de pont, qui nous a signalé la disparition du matelot Janssens Louis, né à Anvers, le 8 mars 1903, y domicilié 33, rue Haute, avons procédé à l'interrogation des personnes dénommées ci-après.

Van Rompaye Joseph-Henri, né à Turnhout le 11 octobre 1899, matelot, domicilié à Anvers, 17, rue St-Paul, nous a déclaré en langue flamande :

« Ik betrek dezelfde kajuit als Janssens Louis. Gisteren avond hebben wij gedurende een paar uren samen met Somers Karel met de kaarten gespeeld. Rond 21 uur ben ik naar bed gegaan. Later in de nacht ben ik wakker geworden doordat ik Janssens Louis hoorde opstaan en buitengaan. Ik heb met hem op dat oogenblik niet gesproken en ik dacht dat hij naar de W.C. ging. Dezen morgen, toen ik opstond, heb ik bevestigd dat Janssens Louis niet in zijn bed lag en daar ik hem ook niet tijdens het ontbijt zag, heb ik den eersten stuurman er van verwittigd. »

Sur interpellation, le témoin ajoute :

« Wij speelden niet voor geld met de kaarten. Er is geen twist ontstaan tusschen Janssens Louis en mij noch tusschen hem en Somers Karel. Wij waren alle drie goede vrienden. »

Lecture faite, persiste et signe.

(s.) Jozef Van Rompaye.

Somers Karel, né à Merksem, le 27 août 1905, chauffeur, domicilié à Anvers, 23, Marché-aux-Chevaux, nous a déclaré en langue flamande :

« Gisteren avond heb ik met de kaarten gespeeld in de kajuit van Van Rompaye Jozef en van Janssens Louis, met ons drie. Rond 21 uur heb ik de kajuit van Van Rompaye en Janssens verlaten om de mijne te vervoegen. Dezen morgen heb ik van Van Rompaye Jozef vernomen dat Janssens Louis verdwenen was. Verder weet ik niets over die zaak. »

Sur interpellation, le témoin ajoute :

« Wij speelden niet voor geld. Er is geen twist geweest tusschen ons. Wij waren alle drie goede vrienden. »

Lecture faite, persiste et signe.

(s.) Karel Somers.

Aucun autre membre de l'équipage ne pouvant nous fournir d'indications au sujet de la disparition de Janssens Louis et aucune trace de lutte ou de violence ne pouvant être décelée dans la cour-sive menant à la cabine occupée par Janssens Louis ni sur le pont, nous présumons que Janssens Louis se sera rendu sur le pont dans le courant de la nuit du 13 au 14 mars et qu'il sera tombé par-dessus bord par suite d'une circonstance qui nous est inconnue. Le temps était mauvais. Le navire roulait et tanguait fortement. Le bastingage était, toutefois, en bon état et aucun objet n'encombrait le pont qui eût pu faire trébucher.

De tout quoi nous, Commandant précité du s.s. « Pionier », avons dressé et signé le présent procès-verbal pour servir comme de droit.

(s.) Pierre Gondrand,
Commandant.

(s.) Arthur Stevens,
Premier Officier.

20. — Inventaire des effets d'un marin ou d'un passager décédé.

En cas de décès d'un marin ou d'un passager, survenu à bord, le Capitaine doit dresser un inventaire détaillé des effets et biens ayant appartenu au défunt et se trouvant à bord.

Cet inventaire est dressé par le Premier Officier en présence de deux témoins et signé par le Capitaine.

Deux exemplaires de ce document sont remis au consul au premier port d'escale et deux autres exemplaires au Commissaire maritime au port d'attache, au retour du navire en ce port.

Il est recommandé de dresser le même inventaire en cas de disparition.

21. — Testament.

Les marins ou passagers peuvent évidemment faire à bord un testament olographe (c'est-à-dire écrit entièrement de la main du testateur, daté et signé) sans aucune formalité.

Mais si un testateur désire faire un testament semblable à un testament par acte public, reçu par un notaire en présence de deux témoins ou par deux notaires, en ce cas le Capitaine remplace le notaire, et reçoit le testament en présence de deux témoins, de nationalité belge, majeurs, sans distinction de sexe.

Il est rare que semblable testament soit reçu à bord d'un navire. Nous reproduisons ci-après le texte à rédiger en cette éventualité.

« L'an..... le..... à..... heures

par devant Nous (nom et prénoms) Commandant du s.s.,

en présence de : 1°) nom, prénoms, profession et domicile ;

2°) » » » » » »

deux témoins à ce requis,

a comparu M. (nom, prénoms, profession, domicile du testateur) lequel, étant sain d'esprit, visiblement et physiquement en état de manifester sa volonté, ainsi qu'il a paru à Nous, Commandant du s.s. et aux témoins, a dicté à Nous Commandant du navire précité, en présence des dits témoins, son testament comme suit :

Je révoque expressément et entièrement toutes mes dispositions antérieures de dernière volonté.

Je fais les legs suivants :

J'institue comme légataire universel de toute ma succession en pleine propriété Mr etc., etc. (texte des dispositions testamentaires).

Ce testament a été dicté par le testateur. Ensuite nous l'avons lu au testateur qui nous a déclaré qu'il contient bien ses volontés et qu'il y persévère.

Le tout en la présence permanente des deux témoins.

Sur notre interpellation, le testateur et les témoins nous ont déclaré que les témoins ne sont ni parents ni alliés des légataires institués.

Dont acte, fait et passé en mer à bord du s.s. battant pavillon belge, dans (la cabine du testateur ou dans le salon des passagers, etc., suivant le cas) en présence des deux témoins ci-dessus nommés.

Et le testateur et les deux témoins ont signé avec nous, Commandant du s.s., après avoir entendu la lecture entière que nous avons donnée au testateur de tout ce que dessus.

Le tout en la présence permanente des deux témoins.

(Signature du Commandant, des deux témoins et du testateur).

Ce dernier aliéna doit éventuellement, suivant les circonstances, être modifié comme suit :

« Et le testateur a déclaré ne pouvoir signer en ce moment à cause de son état de faiblesse (ou de la paralysie dont il est atteint à la main droite); en conséquence, les témoins ont seuls signé avec nous après lecture entière de tout ce que dessus, donnée par Nous Commandant du s.s., au testateur. le tout en la présence permanente des deux témoins. »

ou bien :

« Et le testateur a déclaré ne savoir signer pour ne l'avoir jamais su faire (ou déclaré avoir su signer mais ne plus le savoir pour l'avoir désappris ; en conséquence, les témoins ont seuls signé avec Nous Commandant du s.s. après lecture entière de tout ce que dessus, donnée par Nous au testateur, le tout en la présence permanente des deux témoins. »

ou encore (cas où le testateur sachant signer ne parvient qu'à tracer une signature tellement incorrecte qu'on peut dire qu'il n'a pas signé):

« Et le testateur et les témoins ont signé avec Nous Commandant du s.s., après avoir entendu la lecture entière que nous leur avons donnée de tout ce que dessus.

Le tout en présence des deux témoins.

(Suit la signature irrégulière du testateur, puis on ajoute) :

Après avoir déclaré savoir signer et avoir essayé de le faire, le testateur n'est parvenu à former d'autre signature que celle ci-

dessus apposée en présence de Nous Commandant du s.s. et des deux témoins. Et sur l'interpellation de Nous Commandant du s.s., soussigné, le testateur a déclaré avoir su mieux signer, mais ne pouvoir signer autrement pour le moment à cause de la faiblesse (ou de la paralysie) dont il est atteint ; et les deux témoins ont signé avec Nous, après la nouvelle lecture entière que nous avons donnée au testateur, en présence des témoins, de tout ce que dessus, y compris la présente mention. Le tout en la présence permanente des deux témoins.

Remarque : ce testament doit être fait **en double original**.

Références : Art. 59-60-61-86-87, 988-990 du code civil.

S e c t i o n I I I .

Devoirs juridiques du Capitaine relatifs à ses fonctions judiciaires.

22. — Au sujet des fonctions judiciaires du Capitaine **en mer**, il faut distinguer deux situations et deux attributions différentes :

- a) le Capitaine fait l'office de **Juge** et applique les sanctions en matière de fautes disciplinaires seulement (art. 71-72 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande) ;
- b) le Capitaine remplit un rôle **d'instruction** en matière de délits et de crimes (art. 77 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande).

Sur la classification des infractions en fautes de discipline, délits et crimes maritimes, il y a lieu de consulter le code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

En dehors de ces infractions, il y a également celles du droit commun : vol, coups et blessures, etc.

23. — **Fautes de discipline.**

Ce n'est qu'**en mer** que le Capitaine exerce pleinement ses fonctions judiciaires.

Le droit de statuer sur les **fautes de discipline** et de prononcer des peines disciplinaires lui est attribué, mais il doit entendre le coupable au préalable et mentionner au livre de bord toute peine disciplinaire qu'il prononce et le motif qui la justifie.

Le coupable doit être requis de signer cette mention au livre de bord et, en cas de refus ou d'impossibilité de signer, il doit également en être fait mention.

Références : Art. 71-72 et 76 du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

24. — **Délits et crimes.**

Lorsqu'il s'agit de délits ou de crimes de droit commun ou de délits et crimes maritimes prévus spécialement par le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, le Capitaine ne peut plus appliquer lui-même les peines. Il n'est plus chargé que de l'**instruction** du délit ou du crime.

En ce cas, le Capitaine assisté de l'Officier qui lui a fait rapport, doit procéder à une enquête et acter les dépositions des témoins.

Il doit dresser procès-verbal du tout, signer celui-ci avec l'Officier susdit et en faire mention au livre de bord (art. 77 du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande).

Nous donnons ci-après un modèle de procès-verbal de ce genre :

« L'an 19.... le

Nous (nom et prénom) Commandant le s.s., assisté de Monsieur (nom et prénom),Officier de pont (ouOfficier-mécanicien) qui nous a fait rapport au sujet de (nature de l'incident : rixe, vol, etc.) survenu à bord, en date du, avons procédé à l'interrogatoire des personnes dénommées ci-après :

X..... (nom, prénoms, lieu et date de naissance, profession domicile) nous a déclaré en langue française (ou éventuellement « en langue flamande ») : « » (reproduire aussi exactement que possible les dépositions faites, dans la langue dans laquelle le déclarant s'est exprimé — lire ensuite ce texte au déclarant). Terminer la déclaration par les mots : « Lecture faite, persiste et signe », et faire signer le déclarant. Si ce dernier refuse de signer, terminer la déclaration par les mots : « Lecture faite, persiste, mais refuse de signer. »

Y..... (second témoin) : même processus que ci-dessus.

Si le Capitaine procède à des constatations personnelles ou à des perquisitions, il convient de les relater à la suite des déclarations.

Terminer ensuite le procès-verbal comme suit :

« De tout quoi, nous Commandant précité du s.s. avons dressé et signé le présent procès-verbal pour servir comme de droit », et faire suivre de la signature du Capitaine et de l'Officier qui a assisté à l'enquête.

A titre d'exemple complémentaire, nous donnons ci-après le texte d'un procès-verbal complet d'une rixe à bord.

« L'an 1945, le 3 mars.

Nous GONDRAND Pierre, Commandant le s.s. « Pionier », assisté de Monsieur Stevens Arthur, Premier Officier de pont, qui nous a fait rapport au sujet d'une rixe survenue à bord, en date de ce jour, avons procédé à l'interrogatoire des personnes dénommées ci-après :

Semal Henri, né à Bruxelles, le 7 novembre 1897, maître d'équipage, domicilié à Bruxelles, 115, rue de la Victoire, nous a déclaré en langue française :

« Ce matin, vers 8 heures, je donnais aux matelots les instructions nécessaires pour le travail du matin, lorsque Martin Henri m'a dit qu'il ne travaillerait pas aujourd'hui. Lui ayant répliqué qu'il devait accomplir son travail comme les autres, il me bouscula et me projeta contre le treuil de la cale I. Je suis légèrement blessé à la main gauche, mais je pourrai néanmoins continuer mon service. »

Lecture faite, persiste et signe.

(s.) Semal Henri.

Martin Henri, né à Malines, le 3 août 1915, matelot, domicilié à Anvers, 37, Klapdorp, nous a déclaré en langue française :

« Ce matin, vers 8 heures, je me trouvais sur le pont, attendant les ordres du bootsman. A certain moment, ce dernier m'ordonna d'aller chercher son pull-over dans sa cabine. Je lui répliquai que je n'étais pas son domestique. Le bootsman s'approcha alors de moi en me menaçant, mais il trébucha et heurta le treuil de la cale I, se blessant légèrement. Je n'ai pas bousculé le bootsman. Je ne l'ai pas même touché. »

Lecture faite, persiste et signe.

(s.) Martin Henri.

Peeters Alfons, né à Zwyndrecht, le 26 avril 1901, matelot, domicilié à Anvers, 10, rue de Londres, nous a déclaré en langue flamande :

« Dezen morgen, rond 8 uur, is er een twist ontstaan tusschen den bootsman en Martin Henri. Deze weigerde iets in de kajuit van den bootsman te gaan halen. Op een zeker oogenblik, is de bootsman tegen de winch van luik I gevallen. Ik weet niet hoe dit gebeurd is. Ik kan niet zeggen of Martin Henri den bootsman weggeduwd heeft. Ik heb dit niet gezien. »

Na lezing, volhardt en teekent.

(s.) Peeters Alfons.

Aucun autre témoin n'ayant vu les faits, nous avons clôturé le présent procès-verbal dressé pour servir comme de droit.

(s.) Gondrand Pierre,
Commandant.

(s.) Stevens Arthur,
Premier Officier.

CHAPITRE III.

DEVOIRS JURIDIQUES DU CAPITAINE A L'ARRIVEE DANS UN PORT D'ESCALE (OU DE RELACHE).

S e c t i o n I.

Devoirs ordinaires.

25. — Lorsqu'un navire belge fait escale dans un port étranger, le Capitaine doit procéder aux devoirs suivants :

1°) Faire viser par le Consul de Belgique, dans les 24 heures de son arrivée : la lettre de mer — le rôle d'équipage — le livre de bord ;

2°) déposer chez le Consul, dans le même délai de 24 heures, son rapport ou protêt de mer ;

3°) présenter aux autorités sanitaires du port les patentes de santé dont il est muni ;

4°) communiquer à la douane locale les certificats de jaugeage, le manifeste de la cargaison et la liste des provisions de bord et des combustibles ;

5°) remettre au service d'immigration la liste de l'équipage et celle des personnes étrangères se trouvant à bord ;

6°) tenir prêts tous les documents destinés au manutentionnaire de la cargaison.

Tout ceci, sans préjudice à toutes autres formalités en vigueur dans un port déterminé.

Remarques :

1°) Il arrive fréquemment que le Capitaine ne dépose un rapport (protêt) de mer chez le Consul de Belgique que lorsqu'il arrive au port-terminus du voyage, à moins que le navire ou la cargaison n'aient encouru des avaries ou que le Capitaine ne redoute qu'il en soit ainsi.

En ces cas, le Capitaine dépose un rapport (protêt) de mer aux ports d'escale intermédiaires où le navire touche après semblables incidents.

2°) La loi prescrit au Capitaine de demander au Consul un certificat constatant l'époque de l'arrivée et du départ du navire, l'état et la nature de son chargement.

Dans la pratique, les dates d'arrivée et de départ du navire sont constatées par le visa de la lettre de mer et du rôle d'équipage ; et l'état et la nature du chargement ne sont pas certifiés par le Consul.

3°) Il est inutile de rappeler que le Capitaine doit, directement ou par l'intermédiaire de l'agent, aviser l'armateur de l'arrivée du navire au port d'escale et lui adresser un rapport écrit circonstancié sur le voyage accompli jusqu'à ce moment et sur les opérations envisagées en ce port.

Tels sont les devoirs ordinaires du Capitaine au port d'escale.

S e c t i o n II.

Devoirs extraordinaires.

26. — Mais il peut se faire que des événements divers soient survenus au cours de la traversée ayant mené à un port d'attache déterminé. Ces événements engendrent alors pour le Capitaine des devoirs juridiques extraordinaires.

27. — Sanctions disciplinaires appliquées en mer.

Si, au cours de la traversée, le Capitaine a appliqué des sanctions disciplinaires, il doit en rendre compte au Consul de Belgique ou, dans les ports du Congo, au Commissaire maritime colonial.

28. — Délit ou crime commis en mer.

Si, au cours de la traversée, le Capitaine a procédé à une instruction relative à un délit ou à un crime commis pendant le voyage, il doit remettre les procès-verbaux qu'il a dressés au Consul de Belgique ou, dans les ports du Congo, au Commissaire maritime colonial.

Le Consul complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer, avec les pièces du procès, dans un port belge ou, si le coupable est un indigène du Congo et s'il y a possibilité, dans un port du Congo.

S'il n'y a pas de Consul de Belgique dans le premier port où le navire escale, le Capitaine déposera ses procès-verbaux entre les mains du Consul du premier port où le navire aborde et dans lequel se trouve un Consul.

29. — Faute de discipline commise au port.

Si une **faute de discipline** est commise dans un port étranger ou congolais, le Capitaine ne peut plus appliquer lui-même la sanction.

Il doit déposer plainte auprès du Consul ou du Commissaire maritime colonial, lesquels appliqueront les sanctions disciplinaires.

30. — **Délit ou crime commis au port.**

Si un **délit** ou un **crime** sont commis à bord dans un port étranger ou congolais, le Capitaine dressera un procès-verbal qu'il remettra au Consul ou au Commissaire maritime colonial, au plus tard le lendemain du jour où le délit ou le crime aura été découvert. (Art. 80 du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande).

31. — **Enrôlement et licenciement de marin.**

Si un marin est **enrôlé** ou **licencié** dans un port étranger ou dans un port congolais, cet enrôlement ou ce licenciement doivent s'effectuer à l'intervention du Consul de Belgique ou du Commissaire maritime colonial.

Le Capitaine ne peut congédier un marin sans préavis ni exiger son débarquement immédiat que si un motif grave tel que la sécurité du navire ou la tranquillité de l'équipage justifie cette mesure et après autorisation du Consul ou du Commissaire maritime colonial. La cause du congédiement doit être portée au rôle d'équipage. (Art. 93 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime).

Tout marin débarqué a droit, aux frais du navire, au rapatriement jusqu'au port d'embarquement, sauf recouvrement ultérieur à charge du marin s'il y a lieu. (Art. 85 de la loi du 5 juin 1928).

32. — **Marin malade, blessé ou accidenté.**

En cas de **maladie** ou de **blessure** d'un marin, celui-ci peut être laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin désigné par l'autorité maritime ou le Consul en reconnaît la nécessité. Il sera hospitalisé si son état le requiert.

Si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin ou si, sorti du navire sans autorisation, ce dernier est blessé à terre, il n'a pas droit aux soins à charge du navire. (Art. 80-84 de la loi du 5 juin 1928).

Si un accident de travail s'est produit au cours de la traversée, le Capitaine doit déposer la déclaration d'accident entre les mains du Consul du premier port d'escale.

Toutefois, dans la pratique, le Capitaine n'effectue ce dépôt que s'il présume qu'en ce faisant la déclaration d'accident arrivera à Anvers avant le navire. Dans ce cas encore, l'envoi se fait généralement à l'intervention de l'agent de l'armateur et non du Consul. Mais la loi prévoit le dépôt entre les mains du Consul. Par contre, si le

navire est présumé devoir rentrer au port d'attache avant que la déclaration d'accident n'y parvienne par la voie postale, le Capitaine n'effectue pas — dans la pratique — le dépôt entre les mains du Consul et attend son retour au port d'attache pour déposer directement la déclaration d'accident en ce port.

33. — **Avances sur gages.**

Le marin a le droit de demander des **avances sur ses gages**. En cours de voyage, les avances versées ne peuvent dépasser un tiers des sommes restant dues au marin au moment où l'avance est demandée. (Art. 71 de la loi du 5 juin 1928).

34. — **Dépôt des actes de naissance et de décès.**

Le Capitaine doit déposer entre les mains du Consul ou du Commissaire maritime colonial du premier port où le navire fait escale, deux expéditions authentiques des **actes de naissance ou de décès** qu'il a dressés en mer. (Art. 60 et 87 du code civil).

Il doit y joindre deux exemplaires de l'inventaire des objets ayant appartenu au défunt et se trouvant à bord.

35. — **Plainte des marins relativement au nombre de marins et à la nourriture.**

Le Capitaine doit remettre au Consul ou au Commissaire maritime toute plainte formulée **par écrit** par un ou plusieurs marins concernant le nombre de marins engagés à bord ou concernant la nourriture.

Si semblable plainte est formulée dans un port belge ou étranger, le Capitaine est tenu, à moins d'impossibilité majeure, de lui permettre de se rendre devant le Commissaire maritime ou le Consul.

36. — **Permis de navigation périmé.**

Si, en cours de voyage, le **permis de navigation** vient à être périmé, le Capitaine doit se pourvoir d'un permis provisoire délivré par le Consul, sur la décision de trois experts nommés par lui et choisis, si possible, parmi les experts de sociétés de classification reconnues. Ce permis provisoire expire, en tout cas, au retour du navire en Belgique.

37. — **Relâche.**

En cas de **relâche**, le Capitaine doit faire, devant le Consul de Belgique, une déclaration sommaire relative aux événements qui ont rendu la relâche nécessaire. (Art. 81 de la loi maritime).

Aucun délai n'est fixé pour faire cette déclaration.

38. — **Naufrage.**

En cas de **naufrage**, le Capitaine qui a pu se sauver seul ou avec une partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le Consul de Belgique, d'y faire un rapport détaillé, de le faire vérifier par ceux de son équipage et d'en lever une expédition. (Art. 82 de la loi maritime).

CHAPITRE IV.

DEVOIRS JURIDIQUES DU CAPITAINE EN VUE DU DEPART D'UN PORT D'ESCALE.

39. — Lorsqu'un navire est prêt à quitter un port d'escale, le Capitaine doit faire viser par le Consul :

- 1°) La lettre de mer ;
- 2°) le rôle d'équipage ;
- 3°) la patente de santé.

Le Consul vise le rôle d'équipage, après y avoir annoté les mutations survenues pendant le séjour du navire, tout ceci sans préjudice aux formalités locales qui peuvent être imposées aux navires à la sortie, notamment en matière douanière, d'émigration, etc.

40. — La disposition légale prescrivant au Consul de remettre au Capitaine un certificat constatant l'état et la nature de la cargaison n'est pas appliquée dans la pratique, pas plus que le Capitaine ne remet au Consul la liste des marchandises dont se compose le chargement de sortie.

41. — Rappelons également que le Capitaine doit tenir l'armateur au courant et que l'art. 71 de la loi maritime lui impose d'envoyer à l'armateur, avant son départ d'un port étranger pour revenir en Belgique, un compte signé par lui et contenant l'état du chargement, les sommes qu'il a empruntées et les noms et adresses des prêteurs.

CHAPITRE V.

DEVOIRS JURIDIQUES DU CAPITAINE AU RETOUR DU NAVIRE AU PORT D'ATTACHE.

42. — Au retour du navire au port d'attache, le Capitaine doit :

- 1°) déposer son rapport de mer au Tribunal de commerce dans les 24 heures de son arrivée ;
- 2°) faire viser, dans le même délai et au même lieu, les livres de bord ;
- 3°) déposer le rôle d'équipage au commissariat maritime ainsi que le compte détaillé des gages et indemnités dus aux marins en vertu du contrat d'engagement et procéder au licenciement devant le Commissaire maritime ;
- 4°) déposer au commissariat maritime, dans les 24 heures, les actes de l'état-civil dressés pendant la traversée et non déposés entre les mains d'un Consul dans un port d'escale ; remettre au commissariat maritime les déclarations d'accidents du travail, un rapport sur les sanctions disciplinaires infligées au cours du voyage et les procès-verbaux d'instructions des délits ou crimes commis à bord ; les procès-verbaux de disparition et les plaintes écrites des marins relatives au nombre de marins ou à la nourriture ;
- 5°) rendre compte à l'armateur de l'exécution de sa mission.

43. — **Rapport de mer.** — Il importe de préciser quelque peu la manière de rédiger le rapport de mer que le Capitaine doit déposer dans les 24 heures de son arrivée au port d'attache.

Nous ne pouvons mieux faire, à cet égard, que de reproduire de larges extraits d'une note rédigée sur ce sujet par le Capitaine d'armement de l'une de nos principales entreprises de navigation, à l'intention de ses Capitaines.

En Belgique, le rapport de mer doit être déposé au Tribunal de commerce par le Capitaine et affirmé par deux témoins au moins choisis parmi l'équipage. S'il n'y a pas de Tribunal de commerce au port de destination, le rapport de mer est déposé entre les mains du Juge de paix du canton.

Le rapport de mer doit contenir les événements survenus au cours du voyage. Il doit correspondre aux mentions des livres de bord et renseigner, notamment, que le navire a commencé son voyage en parfait état de navigabilité ; indiquer la composition du chargement, le nombre des passagers, la date et l'heure du départ du port de charge, la destination, les escales et leur durée, les opérations de chargement et de déchargement à ces escales, l'embarquement et le débarquement des passagers.

Le rapport de mer doit préciser les mauvais temps rencontrés en cours de voyage et les conséquences possibles pour la cargaison transportée : interruption de la ventilation des cales, réserves pour avaries éventuelles aux marchandises.

Le rapport de mer se termine par la réserve du Capitaine en vue de l'amplifier s'il y a lieu.

Voici un exemple de rapport de mer rédigé comme il convient :

« Après avoir embarqué les marchandises lui destinées, ainsi que 20 passagers avec bagages, le susdit navire quitta New-York le 19-3-1938. Le navire en parfait état de navigabilité, les écoutilles des cales recouvertes de trois bons prélaris bien coincés, la cargaison arrimée suivant les bonnes règles du métier. Passons Bishops le 28 mars à 15.15 h. Embarquons le pilote de mer près du bateau-phare « Wandelaar » le 29/3 vers 15 h. Changeons de pilote à Flessingue à 16 h. Remontons l'Escaut. Arrivons à Anvers et amarrons solidement au H. 20 après diverses manœuvres, le même jour vers 22.30 h. Pendant le voyage, le navire rencontra plusieurs jours de mauvais temps, spécialement les 21, 22 et 23 mars 1938. Mer agitée à assez grosse, forte houle, embarquons des embruns et coups de mer sur ponts et écoutilles. Violents coups de roulis et de tangage. Forts grains de pluie. Ventilation des cales condamnée. Outre les jours mentionnés ci-dessus, l'aération des cales fut faite selon le temps et l'état de la mer. »

Dans la pratique, le rapport de mer est rédigé par le Capitaine et transcrit sur formulaire ad hoc par les soins de l'armement.

44. — **Certificat d'arrimage.**

L'usage s'est répandu à Anvers de faire constater par un Expert de la Commission nautique près le Tribunal de commerce l'état de l'arrimage à l'arrivée d'un navire en ce port.

Le certificat qui est délivré en suite de la visite de l'expert crée en faveur de l'armement une présomption de bon arrimage si aucune observation n'a été formulée par le dit expert.

APPENDICE.

LISTE DES TEXTES DE LOI QU'UN CAPITAINE DE LA MARINE MARCHANDE DOIT AVOIR A SA DISPOSITION.

Loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime.

Loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Arrêté royal du 10 septembre 1928 sur la police maritime.

Arrêté royal du 8 novembre 1920 sur la sécurité des navires.

Statuts de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

Loi du 30 décembre 1929 sur la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer.

Code de commerce (loi maritime : livre II).

DEUXIEME PARTIE.

DICTIONNAIRE JURIDIQUE A L'USAGE DES CAPITAINES DE LA MARINE MARCHANDE.

A

Abandon. — L'abandon est un mode légal de libération comportant le paiement d'un montant inférieur à celui de la dette.

La loi énumère huit dettes dont l'armateur peut se libérer par le paiement d'un montant limité appelé « valeur d'abandon ».

Voir « Limitation de responsabilité ».

Absence. — L'absence est l'état juridique d'une personne qu'on ne retrouve plus à son domicile, dont on est sans nouvelles et dont l'existence même est incertaine.

Il ne faut pas confondre un absent avec un non-présent (personne qui est éloignée de son domicile ou de sa résidence mais dont l'existence n'est pas incertaine) et un disparu (personne qu'on n'a plus revue depuis un accident dans lequel elle a vraisemblablement trouvé la mort et dont il est impossible de dresser un acte de décès parce que le corps n'a pas été retrouvé).

Abordage. — C'est le heurt de deux navires, de deux bateaux ou d'un navire et d'un bateau.

Il y a trois espèces d'abordage : l'abordage fautif, l'abordage fortuit et l'abordage douteux.

En cas d'abordage fortuit ou douteux, chaque navire supporte ses dommages. En cas d'abordage fautif, l'on fait une masse des dommages et l'on répartit ceux-ci au prorata des fautes engagées.

Accident du travail. — Constitue un accident du travail donnant droit aux indemnités légales tout accident survenu aux gens de mer, dans le cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail, soit à bord, soit en-hors du bord, au cours d'un travail ou d'une corvée entrepris ou commandés pour le service du navire ou de l'expédition.

Sont considérées comme gens de mer pour l'application de cette définition les personnes engagées par l'armateur ou ses préposés en

vue d'effectuer un service à bord, même si elles n'ont pas été recrutées en vue de participer au voyage.

Affrètement. — On dénomme ainsi le contrat de location d'un navire en vue du transport de marchandises ou de passagers ou de l'emmagasinement d'une cargaison.

Celui qui donne en location s'appelle le fréteur.

Celui qui prend le navire en location est l'affrèteur.

L'on distingue l'affrètement en bloc (location du navire entier), l'affrètement partiel (pour le transport de certaines quantités seulement de marchandises n'occupant pas tout le navire), l'affrètement au voyage (pour un voyage déterminé) et l'affrètement à temps (pour une durée déterminée).

L'affrètement à la cueillette est presque périmé. (C'est celui qui permet au fréteur de résilier le contrat s'il ne parvient pas à compléter le chargement dans un délai fixé par l'usage ou par la convention).

All other conditions as per charter. — Clause insérée dans un connaissement en vertu de laquelle toutes les conditions autres que celles portées au connaissement sont celles prévues par la charte-partie.

Angarie : Droit d'angarie : c'est le droit pour un Etat de réquisitionner des navires en vue de les utiliser pour le transport de troupes ou de matériel de guerre.

Après délivrance ou after delivery. — Clause d'une charte-partie suivant laquelle le fret ne sera exigible qu'après livraison complète de la cargaison.

Arraisonnement : Lorsqu'un navire de guerre chargé de la police des mers désire quelques explications d'un navire marchand, il peut l'arraisonner c.-à-d. s'informer d'où il vient et où il va.

Les usages de la guerre imposent à ce navire de guerre d'avertir le navire marchand de son intention, éventuellement de le sommer de s'arrêter.

Le navire de guerre délègue ensuite à bord du navire marchand une équipe chargée de procéder aux investigations désirées.

Arrêt. — Décision rendue par une Cour de justice : arrêt de la Cour d'Appel, de la Cour de Cassation, de la Cour d'assises.

Arrêt des navires. — Un navire peut être arrêté en suite d'une décision du Service d'inspection maritime ou en suite d'une saisie judiciaire.

En outre, en droit international, l'arrêt a une autre signification encore.

Le service d'inspection maritime a le droit et le devoir d'arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions prévues par la loi sur la sécurité des navires.

D'autre part, un navire peut être immobilisé (« mis à la chaîne » suivant l'expression consacrée) en suite d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution. Il s'agit alors d'une mesure judiciaire pratiquée à l'intervention d'un huissier qui signifie à bord l'exploit de saisie.

Assignation. — Une assignation ou une citation en justice est un acte d'huissier invitant une personne à comparaître à une date fixée devant tel ou tel tribunal, aux fins de s'y entendre condamner à une certaine prestation.

Par la notification de semblable acte, la personne à laquelle il est destiné est donc en mesure de comparaître devant le tribunal ou de s'y faire représenter pour défendre ses intérêts dans le procès qui lui est intenté.

Assistance. — Il faut distinguer entre :

- 1^o) l'assistance aux vies humaines qui est obligatoire, gratuite et sanctionnée pénalement ;
- 2^o) l'assistance aux biens qui est facultative et rémunérée.

L'assistance aux vies humaines n'est obligatoire que si elle est possible sans danger sérieux pour le navire assisté, son équipage ou ses passagers.

L'assistance aux biens donne lieu à rémunération à condition que le navire assisté se soit trouvé en danger, qu'elle ait eu un résultat utile, qu'elle n'ait pas été imposée par l'assistant et que ce dernier n'ait pas été tenu à ses prestations en vertu d'un contrat antérieur.

As presented without prejudice to the charter-party. — Clause d'une charte-partie en vertu de laquelle le capitaine est tenu de signer les connaissements tels que le chargeur les présente, mais sous réserve de tous les droits de l'armateur à l'égard de l'affrèteur du navire.

Assurance maritime. — L'assurance maritime à prime est un contrat par lequel l'une des parties — l'assureur — s'oblige, moyen-

nant paiement d'une prime par l'autre partie — l'assuré — à indemniser celle-ci des pertes ou dommages qu'elle subit à la suite d'événements de mer.

L'assurance maritime mutuelle est une convention conclue entre plusieurs armateurs en vertu de laquelle les participants s'engagent à s'indemniser réciproquement en cas de survenance de certains sinistres déterminés. Dans la pratique des affaires, ces mutuelles sont souvent dénommées « protecting club ».

At shipper's risks. — Clause d'un connaissement qui a pour effet de renverser le fardeau de la preuve qui, en cas d'avarie ou de manquant, incombe à l'armateur. Sous l'empire de cette clause, le chargeur doit prouver la faute de l'armement ou du capitaine.

La portée de cette clause est fort réduite depuis que la loi a réglementé les clauses d'exonération valables.

B

Baraterie. — Ce mot désigne toutes les fautes et négligences commises par le capitaine ou l'équipage d'un navire marchand.

Dans la terminologie anglaise, le mot « barratry » a conservé son sens originaire de fraude et de tromperie.

Blocus. — Terme de droit international.

Le blocus est une des méthodes propres à la guerre maritime.

Il consiste à interdire et à empêcher, par l'emploi du matériel naval et aérien nécessaire, toute communication maritime entre un littoral ennemi déterminé et les autres contrées maritimes.

Le blocus vise à entraver la vie économique de l'ennemi.

Bureau de classification. — Organisme privé s'occupant de classer les navires d'après certains critères de construction, d'entretien, de vétusté, etc., et délivrant des certificats de classification destinés, dans la pratique, à renseigner les assureurs, les affréteurs, chargeurs, etc., sur les qualités d'un navire.

Parmi les Bureaux de classification les plus connus, l'on peut citer : le Lloyd's Register, le Bureau Véritas, le Germanischer Lloyd, etc.

C

Cancelling clause. — Clause d'une charte-partie en vertu de laquelle le contrat d'affrètement sera résilié si le navire n'est pas mis à la disposition de l'affréteur à une date déterminée.

Capture et saisie. — Termes de droit international.

La **capture** est l'acte par lequel le commandant d'un bâtiment de guerre substitue son autorité à celle du capitaine du navire de commerce, dispose du navire, de son équipage et de sa cargaison.

Cet acte tend à la confiscation du navire et de sa cargaison. L'intention de poursuivre la confiscation résulte de l'établissement d'un procès-verbal de capture.

Tandis que la **capture** s'applique aux navires et à leurs cargaisons, la **saisie** peut s'appliquer aux navires ou aux marchandises.

Cas fortuit. — Expression juridiquement équivalente à celle de « force majeure ». Les deux expressions désignent un événement qui dépasse la volonté humaine et constitue un obstacle insurmontable à l'exécution d'une obligation.

Peuvent être mais ne sont pas nécessairement des cas fortuits ou des cas de force majeure : des circonstances atmosphériques très défavorables — la guerre — l'incendie — le vol — la grève, etc.

Cesser clause. — C'est le nom donné à la clause de la charte-partie qui dégage l'affrèteur de sa responsabilité envers le propriétaire du navire du chef de fret, de surestaries et éventuellement d'autres accessoires du fret dès que la marchandise a été mise à bord.

Charte-partie. — La charte-partie est l'écrit constatant un contrat d'affrètement. Ce document précise les différentes conditions de la convention sur lesquelles les parties contractantes se sont exprimées. Les conditions qui ne sont pas précisées par la convention sont réglées suivant les principes généraux du droit et les usages.

CIF ou CAF. — Voir Vente CIF ou CAF.

Clause d'exonération. — Stipulation d'une convention ayant pour but de décharger l'une des parties contractantes d'une responsabilité de droit commun.

En droit maritime, en particulier, cette question se présente comme suit pour ce qui concerne les clauses d'exonération insérées dans les connaissements.

Avant la loi du 28 novembre 1928, l'armateur pouvait insérer dans les connaissements toutes les clauses d'exonération qu'il voulait. La loi précitée a réglementé restrictivement cette matière des clauses d'exonération stipulées dans les connaissements au porteur ou à ordre.

1°) En tant que transporteur, le propriétaire de navire est exonéré de **plein droit** des pertes ou dommages à la marchandise si ces pertes ou dommages sont imputables :

- a) au vice propre (nature même) de la marchandise ;
- b) au fait d'un tiers (ex. : abordage imputable à un autre navire) ;
- c) à un cas fortuit ou de force majeure ;
- d) à l'innavigabilité du navire, à la condition que l'armateur prouve avoir fait « due diligence » (diligence raisonnable) pour mettre son navire en bon état de navigabilité avant le départ du navire ;
- e) à toute faute ou négligence du capitaine, du pilote ou de l'équipage « in the management of the ship » ;
- f) à l'incendie, perils of the sea, acts of God, fait de guerre, etc.

2°) En tant que transporteur, le propriétaire de navire peut insérer dans les connaissements :

- a) la clause « nombre, quantité ou poids inconnus » s'il s'agit d'un chargement en vrac. Cette clause exonère le transporteur si un manquant est constaté à destination, à moins que le réceptionnaire ne démontre la faute du transporteur, du capitaine ou de l'équipage ;
- b) toute clause faisant des réserves quant au conditionnement de la marchandise à l'embarquement ;
- c) toute clause d'exonération relative à un transport d'animaux vivants ou de marchandises chargées en pontée.

3°) Est nulle **de plein droit** toute clause par laquelle le transporteur veut s'exonérer d'une faute du capitaine ou de l'équipage « in the management of the cargo ».

Clause d'adresse. — C'est la clause de la charte-partie en vertu de laquelle le Capitaine est tenu de s'adresser à un courtier déterminé.

Clause « environ ». — En matière commerciale, la clause « environ » a pour effet d'accorder une marge de 10% en plus ou en moins relativement aux quantités stipulées.

Commissionnaire-expéditeur. — Commerçant dont le rôle consiste à recevoir des marchandises importées ou à mettre à bord des marchandises destinées à l'exportation, à retenir place à bord, à dédouaner, emmagasiner, camionner, réexpédier ces marchandises, etc.

Le commissionnaire-expéditeur agit généralement comme mandataire de son commettant.

Compromis. — 1°) Compromis arbitral : acte par lequel des parties conviennent de soumettre un différend à l'arbitrage d'une ou de plusieurs personnes choisies par elles.

2°) Compromis d'avarie commune : acte par lequel les intéressés à un transport maritime de marchandises conviennent de désigner un ou plusieurs experts (dispacheurs) chargés de dresser un règlement d'avarie commune.

Connaissance (bill of lading). — Document qui constate l'embarquement d'une marchandise à bord d'un navire, qui fait preuve du contrat de transport maritime afférent à cette marchandise et qui confère à son porteur le droit exclusif à la délivrance à destination.

Connaissance direct (through bill of lading). — Connaissance qui couvre, outre un transport maritime, un autre par terre ou par voie fluviale, ou plusieurs transports maritimes successifs.

Connaissance « received for shipment ». — Document émis par certaines compagnies de navigation qui disposent d'emplacements fixes à quai ou d'entrepôts, constatant la réception d'une marchandise **en vue** de son embarquement ultérieur.

Ce document ne constitue pas un connaissance au point de vue juridique.

Conservateur des hypothèques. — Fonctionnaire de l'Etat chargé de tenir les registres des hypothèques.

A Anvers existe un conservateur des hypothèques maritimes qui est chargé de l'immatriculation des navires.

Consignataire. — Ce mot est employé dans des acceptions diverses.

Il peut désigner le courtier ou l'agent maritime chargé d'encaisser le fret, en suite d'une stipulation de la charte-partie (clause d'adresse).

Le consignataire peut aussi être chargé de prendre réception de toute la cargaison et de délivrer ensuite celle-ci aux différents porteurs de connaissances, destinataires réels de la marchandise.

— **Contrebande**. — Terme de droit international. *acte unilatéral*

Est constitutif de contrebande tout ce qui est transporté à destination de l'ennemi, en violation d'une prohibition édictée par un belligérant.

La notion de contrebande a suivi une évolution de plus en plus extensive, au point qu'au cours de la guerre de 1939-1944, presque

tous les produits naturels ou manufacturés ont été déclarés de contrebande lorsqu'ils étaient destinés à l'ennemi.

Contrestaries. — Ce sont des dommages-intérêts dus au propriétaire du navire lorsque les surestaries se prolongent d'une manière anormale et excessive.

Le taux des contrestaries est fixé soit par la charte-partie, soit par le tribunal, en tenant compte du préjudice subi par le propriétaire du navire.

Courtier. — Intermédiaire commercial dont le rôle se borne à mettre en rapport deux personnes qui désirent contracter. Son rôle se termine dès qu'un accord intervient entre ces personnes. Le courtage constitue sa rémunération.

Le courtier maritime met en rapport un fréteur et un affréteur pour la conclusion d'une charte-partie.

Dans la pratique des affaires maritimes, un courtier maritime peut également s'occuper d'agence, c'est-à-dire de représentation d'armements dans le port où il est établi. Mais il faut distinguer nettement les deux qualités de courtier et d'agent maritime.

Crime. — Terme de droit pénal par lequel on désigne toute infraction qui est sanctionnée par des peines criminelles, c'est-à-dire : la mort, les travaux forcés, la détention et la réclusion.

C'est donc la nature de la peine prévue pour une infraction déterminée qui permet de qualifier celle-ci.

Crimes maritimes. — Ce sont les infractions spéciales prévues par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et qui sont passibles de peines criminelles.

D

Déclaration de guerre. — Une déclaration de guerre entraîne des effets importants pour la navigation maritime. A l'inverse de ce qui est admis pour la guerre continentale, la propriété privée en mer n'échappe pas à l'appropriation par la force, au profit de l'ennemi (capture, saisie, etc.).

Cette différence de traitement résulte principalement de l'importance du trafic maritime pour les pays belligérants, de la mobilité des flottes marchandes et de leur aptitude à servir à des opérations militaires.

Les événements de guerre qui se sont déroulés depuis 1939 ont révélé une tendance nette de certains pays à ne plus respecter le

formalisme traditionnel imposant la déclaration de guerre avant le début d'opérations de guerre.

Sous l'empire de ce traditionalisme, une pratique fort intéressante du droit de la guerre maritime était celle de l'**indult**. On entend par là le délai accordé aux navires de commerce stationnés dans les ports d'un Etat entrant en guerre avec un autre, pour quitter ces ports et se mettre en sécurité dès l'état de guerre déclaré.

Aucune convention internationale ne déterminait ni l'obligation ni les conditions d'application de l'indult.

La 6^{me} Conférence de La Haye du 18 octobre 1907 n'en fait pas une obligation impérieuse et dispose seulement qu'il est désirable d'accorder aux navires de commerce ennemis, au début des hostilités, un délai de grâce suffisant pour gagner le port de destination ou d'assignation.

Dans la pratique, les Etats belligérants ont appliqué très différemment le principe de l'indult et ils l'ont même souvent méconnu au cours des dernières guerres.

Déchargement d'office. — Si la charte-partie ou le connaissement contiennent une clause autorisant le déchargement d'office, le capitaine ne doit pas mettre le destinataire en demeure de recevoir sa marchandise.

Toutefois, le capitaine doit prendre toutes mesures utiles à la conservation de cette marchandise, sauf à réclamer ultérieurement au destinataire les frais qui en seront résultés.

Délaissement. — C'est la faculté accordée à l'assuré par la loi ou par une police d'assurance, d'abandonner à l'assureur la propriété de la chose assurée, lorsque celle-ci est avariée à concurrence d'une proportion déterminée ou lorsqu'elle échappe à l'assuré en suite, par exemple, d'arrêt, de capture, réquisition, etc.

L'assureur devient alors propriétaire de la chose délaissée et doit payer l'indemnité convenue dans la police d'assurance.

Delivery order. — C'est un document que la pratique des affaires a engendré et que la loi n'a pas encore réglementé.

Il est généralement créé lorsqu'une cargaison a été chargée par un seul chargeur qui négocie, pendant le voyage, la vente de cette cargaison à différents acheteurs établis dans le port ou le pays de destination.

Les delivery orders sont alors rédigés par le porteur du connaissement à l'adresse du capitaine du navire transporteur ou du consignataire de la cargaison entière, en vue de faire délivrer aux diffé-

rents bénéficiaires de delivery orders les lots qui sont destinés à chacun d'eux. Parfois les delivery orders sont rédigés par le capitaine sur instructions du chargeur ou du porteur du connaissement global.

Délit. — Terme de droit pénal par lequel on désigne toutes les infractions qui sont sanctionnées par des peines correctionnelles, c.-à-d. l'amende au-dessus de Fr. 25 et l'emprisonnement de 8 jours à 5 ans.

C'est donc la nature de la peine prévue pour une infraction déterminée qui permet d'en fixer le caractère de contravention, de délit ou de crime.

Délits maritimes. — Ce sont les infractions spéciales prévues par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et qui sont passibles de peines correctionnelles (amende au-dessus de Fr. 25 et emprisonnement de 8 jours à 5 ans).

Déplacement. — C'est le poids de l'eau déplacée par un navire. Dans la pratique l'on n'utilise cette notion que pour les navires de guerre.

Despatch-money. — Le despatch-money est la prime allouée à l'affréteur, au chargeur ou au destinataire lorsque le chargement ou le déchargement s'effectue en moins de temps qu'il n'en était accordé pour ces opérations.

Le despatch-money n'est dû que s'il est prévu expressément dans la charte-partie.

Dispache. — Rapport dressé par des experts nommés dispacheurs et contenant la répartition des pertes ou dommages donnant lieu à réclamation d'avarie commune. L'on dit aussi « règlement d'avarie commune » au lieu de dispache. Ce rapport peut être discuté par les parties intéressées.

Dispacheur. — Expert nommé à l'amiable ou par le tribunal de commerce pour dresser un règlement d'avarie commune (ou dispache).

Disparu. — Voir « Absence ».

Domicile. — Le domicile est le lieu où une personne a son principal établissement. C'est le siège ordinaire de son activité.

Lorsque les deux éléments : habitation et principal établissement sont dissociés, on distingue le domicile de l'habitation et le lieu de cette dernière s'appelle alors résidence.

Le Capitaine de navire est domicilié de droit à bord de son navire, en tant seulement qu'il exerce ses fonctions de Capitaine mais non pas en tant qu'homme privé.

E

Eaux territoriales. — Voir « Mer territoriale ».

Election de domicile. — C'est la création, volontaire ou imposée par la loi, d'un domicile spécial (indépendant et distinct du domicile ordinaire), pour l'exécution d'un ou de plusieurs actes déterminés.

L'élection de domicile volontaire est fréquente en matière conventionnelle, en vue de l'exécution d'une convention.

Embargo. — L'embargo, en matière maritime, consiste en la main-mise, à titre de gage ou de mesure de précaution, sur les navires marchands se trouvant dans les ports et rades d'un pays et battant le pavillon d'un autre Etat. *chantage!*

Cette mesure constitue souvent une première manifestation d'hostilités imminentes.

L'embargo **civil** est appliqué sur d'autres biens que des navires, même en-dehors des cas d'hostilités imminentes, lorsqu'un Etat tente par ce moyen d'obtenir un règlement favorable de prétentions économiques ou autres, qu'il fait valoir auprès d'un autre Etat.

Endossement. — Mode de transmission d'un titre rédigé « à ordre » : lettre de change, connaissement, police d'assurance, etc.

L'endossement se réalise par l'apposition de la signature de l'endosseur, au verso du document.

Le nom du bénéficiaire de l'endossement (l'endossataire) ne doit pas même être indiqué pour rendre l'endos valable.

L'endossement a pour effet de transférer à l'endossataire tous les droits attachés au titre endossé.

Enregistrement. — Formalité ayant pour effet de rendre certaine la date d'un document. Son accomplissement donne lieu à la perception de droits variables d'ordre fiscal.

Environ. — Voir « Clause environ ».

Epave. — Une épave est une chose perdue et dont le maître est généralement inconnu.

En droit belge, la question des épaves trouvées en mer ou dans les eaux territoriales, est réglementée par un édit de Charles-Quint du 10 décembre 1547.

Celui qui trouve une épave en mer n'en devient pas propriétaire.

Les objets trouvés dans la mer territoriale ou sur la grève sont attribués à l'Etat, faute d'être réclamés par leur propriétaire dans le délai d'un an à compter de la remise au receveur des domaines.

Le repêchage d'une épave peut éventuellement donner lieu au paiement d'une indemnité au profit de celui qui a trouvé l'épave.

Exonération. — Voir « *Clauses d'exonération* ».

F

Faute de discipline. — Infraction prévue par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et passible de peines disciplinaires : retenues sur salaire ou traitement, consigne en chambre ou interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour (ces deux dernières peines sont applicables seulement aux passagers).

Ces peines disciplinaires ne produisent pas les effets légaux des peines correctionnelles et criminelles. Elles ne figurent pas, notamment, au casier judiciaire et il n'est pas possible de se pourvoir en appel contre leur application.

Franc d'avarie. — Terme d'assurance. Sous l'empire de cette clause, l'assureur n'est tenu d'indemniser l'assuré que dans les seuls cas donnant ouverture au délaissement (en fait, par conséquent, dans les seuls cas de sinistres majeurs).

FOB. — Voir « *Vente FOB* ».

Force majeure. — Voir « *Cas fortuit* ».

Force probante. — Valeur d'un document ou d'un argument au point de vue de la preuve à faire.

Fortune de mer. — Événement survenu en cours de voyage maritime et trouvant sa source dans les conditions mêmes d'une expédition maritime : tempête, naufrage, échouement, etc.

Free in, free out. — Clause d'une charte-partie, en vertu de laquelle les frais de chargement et de déchargement sont pour le compte du chargeur et du destinataire. Mais les frais d'arrimage doivent être supportés par le capitaine et le transporteur reste responsable des dommages éventuels à la marchandise occasionnés au cours de ces opérations.

F. P. A. — Free of particular average. Clause d'une police d'assurance suivant laquelle l'assureur n'est pas tenu d'indemniser

l'assuré des avaries particulières. Seules les avaries communes donnent lieu à indemnisation.

Fret. — C'est le prix d'un transport de marchandises par mer. Sauf convention contraire, le fret est payable sur base des quantités déchargées.

G

Garantie bancaire. — Engagement pris par une banque de payer à la décharge d'une tierce personne si celle-ci ne s'exécute pas.

La garantie est dite solidaire si la banque s'engage en même temps que le débiteur principal et renonce à exiger du créancier que celui-ci s'adresse d'abord au débiteur principal pour obtenir paiement.

En matière maritime, les garanties solidaires de banque sont courantes pour obtenir la main-levée d'une saisie conservatoire pratiquée sur un navire ou la disposition d'une marchandise sur laquelle le Capitaine prétend exercer un privilège ou un lien on cargo.

H

Harter Act. — Loi américaine promulguée en 1893, qui réglemente la matière des clauses d'exonération relatives à la navigabilité du navire et à la manipulation de la cargaison. Cette réglementation est conçue dans un sens restrictif en vue de protéger les porteurs de connaissements.

Hypothèque. — C'est un droit réel sur des immeubles affectés à l'acquittement d'une obligation.

Le créancier hypothécaire a un droit de préférence sur l'immeuble grevé pour le remboursement de sa créance.

Les immeubles seuls peuvent être hypothéqués, mais, en droit maritime et fluvial, il est dérogé à ce principe et les navires et bateaux peuvent aussi être hypothéqués, bien qu'il s'agisse de biens meubles.

I

Immatriculation. — Il faut distinguer :

1°) L'immatriculation des marins : un registre matricule des marins est tenu dans chaque commissariat maritime et une matricule générale au commissariat maritime d'Anvers. Pour les pêcheurs, la matricule générale est tenue au commissariat maritime d'Ostende ;

2°) l'immatriculation des navires : le conservateur des hypothèques maritimes à Anvers tient un registre dans lequel chaque navire belge est renseigné avec ses caractéristiques : dimensions et tonnage, force motrice, matériaux de la coque, date de construction, etc.

*Indemnité : Notification ^{des délais} qui suit les navires
marchands pour quitter les eaux territoriales
en cas de guerre. —*

Inscription. — Formalité qui consiste en la mention au registre du conservateur des hypothèques maritimes de certains actes qui intéressent les navires. Par exemple : les exploits de saisie conservatoire et de saisie-exécution des navires, doivent être inscrits.

J

Jours de planche. — Expression synonyme de « délai de starie ».

Jugement. — Décision rendue par un Tribunal : jugement du tribunal civil, du tribunal de commerce, du tribunal correctionnel, du conseil des prud'hommes, etc.

Jurisprudence. — Ensemble des décisions judiciaires (jugements et arrêts) qui interprètent et appliquent les lois, qui forment des précédents auxquels les plaideurs ou les Cours et Tribunaux peuvent se référer à l'occasion d'un procès.

L

Lettre de garantie. — Engagement écrit contracté en faveur d'une personne qui est exposée à certaines responsabilités à l'égard d'une tierce personne.

En matière maritime, la pratique des lettres de garantie est fréquente pour éviter l'insertion, par le Capitaine, de réserves dans les connaissements, concernant le mauvais état apparent de la marchandise, les défauts de l'emballage, un manquant, etc. Le chargeur sollicite, en ces cas, un connaissement « clean » (c.-à-d. sans réserves) en échange d'une lettre de garantie par laquelle il s'engage envers le Capitaine ou l'armement à tenir ces derniers indemnes si le destinataire les rend responsable de ces avaries ou manquants et obtient une indemnité de ce chef.

Les lettres de garantie sont nulles lorsqu'elles ont pour but ou pour effet de tromper le porteur du connaissement — généralement le destinataire — sur le conditionnement réel de la marchandise, lors de son embarquement.

Lettre de mer. — Document officiel délivré par le Ministre ayant la Marine dans ses attributions et conférant la nationalité belge à un navire.

Limitation de responsabilité du propriétaire de navire. — Dans un certain nombre de cas où le propriétaire de navire n'est pas exonéré de sa responsabilité, il peut néanmoins **limiter** celle-ci quant aux montants à payer.

1^o) Les dettes pour lesquelles la limitation de responsabilité est accordée si le propriétaire de navire désire user de cette faculté sont :

les dommages aux marchandises transportées ; les obligations nées d'un connaissement ; les dommages aux tiers occasionnés sur terre ou sur l'eau par la faute du capitaine, du pilote ou de l'équipage ; l'obligation de relever l'épave d'un navire coulé ; les indemnités d'assistance ou de sauvetage ; la part contributive du navire en avarie commune ; les obligations résultant de contrats passés à l'étranger par le Capitaine sans l'intervention de l'armateur.

2°) Quantum de la limitation de responsabilité : le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité **ou bien** en payant la valeur du navire en son état d'avarie après l'accident donnant lieu au règlement (plus les accessoires et le fret) ; **ou bien** en payant un forfait de Fr. 1400 par tonneau de jauge (sur base d'un tonnage intermédiaire entre le tonnage brut et le tonnage net).

A cette règle Il y a trois exceptions :

a) Pour trois catégories de créances (indemnités d'assistance et de sauvetage — part contributive en avarie commune — obligations résultant de contrats passés à l'étranger par le Capitaine, sans l'intervention de l'armateur), le propriétaire de navire ne peut se libérer que par le paiement de la valeur réelle du navire et non par le paiement de Fr. 1400 par tonneau (motif : l'équité eu égard à la nature de ces trois créances) ;

b) en cas de mort ou de lésions corporelles, le propriétaire est tenu, au-delà de la limite ordinaire, à concurrence d'un **second** forfait de Fr. 1400 par tonneau au profit des victimes ;

c) en cas de sinistre mineur, le propriétaire de navire peut, de plein droit, limiter sa responsabilité à une somme de Fr. 17.500 par colis ou unité de charge, sauf si la valeur de la marchandise est indiquée au connaissement, auquel cas l'armateur est tenu à concurrence de cette valeur.

Livre de bord. — Journal coté et paraphé par un juge du tribunal de commerce, que tout capitaine doit tenir et dans lequel il doit mentionner : les résolutions prises pendant le voyage, les recettes et les dépenses concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne l'accomplissement de la charge du Capitaine et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

Lloyd's agent. — Agent du Lloyd dans les différents ports du monde.

Lloyd's list. — Publication du Lloyd contenant une documentation maritime et financière.

Lloyd's surveyor. — Expert du Lloyd dans les différents ports du monde, pour la constatation des avaries à des navires ou marchandises assurés par des Lloyd's underwriters.

Lloyd's Underwriters. — Assureurs individuels (par opposition aux Compagnies d'assurances) affiliés au Lloyd de Londres.

Cette organisation du Lloyd est la plus vaste et la plus solide entreprise d'assurances sous la forme de souscripteurs (underwriters) individuels. Elle remonte aux environs de 1692.

M

Management of the cargo. — C'est la manipulation et la conservation de la cargaison.

L'armateur ne peut pas s'exonérer des fautes commises par le capitaine ou l'équipage « in the management of the cargo ». Toute clause des connaissements contraire à ce principe est nulle de plein droit.

Management of the ship. — C'est la conduite du navire.

L'armateur est exonéré de plein droit des fautes commises par le Capitaine, le pilote ou l'équipage « in the management of the ship ».

Mandat. — Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour son compte et en son nom.

Le contrat ne se forme que par l'acceptation du mandataire.

Celui-ci est responsable envers le mandant des fautes qu'il commet dans l'exercice de son mandat.

Le mandataire n'engage pas sa responsabilité personnelle envers les tiers avec lesquels il traite s'il agit dans les limites de son mandat et s'il fait connaître à ces tiers sa qualité de mandataire de telle personne qu'il désigne.

Mer territoriale. — L'on a admis depuis longtemps que la souveraineté des Etats ne se limitait pas aux territoires inclus dans leurs frontières terrestres, mais s'étendait également à une portion des eaux maritimes baignant les côtes de ces territoires.

Cette portion des eaux maritimes soumises à la souveraineté des Etats s'appelle « mer territoriale » ou « eaux territoriales ».

La détermination de son étendue a, de tout temps, fait l'objet de controverses d'ordre juridique et politique.

Les Etats demeurent divisés sur cette question.

Certains restent attachés à la zone des trois milles ; d'autres admettent cette limite mais y ajoutent une zone contiguë comportant l'exercice de certains droits de surveillance et de contrôle. D'autres Etats encore opinent pour une limite territoriale poussée jusqu'à 6 milles ou même 12 milles (U.R.S.S.).

Une Conférence de codification réunie en 1930 en vue de réaliser un accord sur ce point a échoué, de telle sorte que chaque pays demeure donc maître de fixer sa frontière maritime comme il l'entend, sous réserve des possibilités et de l'opportunité politiques.

Les eaux territoriales des pays neutres sont fermées à toute lutte militaire. Les unités navales des pays belligérants n'y sont temporairement admises que sous certaines conditions très strictes.

Mutuelle d'assurance. — Voir « Assurance ».

N

Navire. — En droit maritime commercial, est un navire tout bâtiment de plus de 25 tonneaux de jauge, destiné à naviguer habituellement en mer et utilisé à des opérations lucratives.

Negligence clause. — Clause d'un connaissement en vertu de laquelle l'armement s'exonère des fautes et négligences (en ce compris la faute lourde et le dol) de ses préposés, Capitaine, pilote, équipage, etc.

Cette clause n'est actuellement valable que dans les limites légales. Voir « Clauses d'exonération ».

Neutralité. — C'est la condition légale des Etats qui, pendant une guerre, s'abstiennent de prendre part aux hostilités.

Au cours des dernières années est apparue une notion nouvelle, celle de la « non-belligérance ».

Elle s'est appliquée à des Etats qui, tout en étant liés à d'autres par des traités d'alliance ou par des pactes, se sont abstenus temporairement ou définitivement de participer aux hostilités menées par ces autres Etats.

En fait, la non-belligérance s'est présentée comme une situation intermédiaire entre la neutralité et la belligérance.

No cure no pay. — Clause d'un contrat d'assistance ou de sauvetage en vertu de laquelle l'assistant ou le sauveteur ne pourra rien réclamer s'il échoue dans sa tentative. Il pourra même abandonner celle-ci.

En cas de réussite, l'indemnité est fixée par le contrat, par le tribunal ou par arbitrage.

Nolisement. — Synonyme d'affrètement. Voir « Affrètement ».

O

On delivery. — Par cette clause de la charte-partie ou du connaissement, le Capitaine a le droit d'exiger le paiement du fret correspondant à chaque mesure de marchandise déchargée, sans attendre la fin du déchargement du lot entier pour réclamer le fret.

Ordre public. — Notion de droit non définie par la loi. Est d'ordre public tout ce qui est essentiel à l'ordre économique et moral d'une société, à une époque et sous un régime déterminés.

Ordonnance. — Décision rendue par un magistrat présidant une juridiction : ordonnance du président du tribunal civil ou du président du tribunal de commerce.

Ordre d'escorte. — Document de douane qui est remis au Capitaine d'un navire en échange du permis de sortie, à son départ d'Anvers, pour couvrir le trajet d'Anvers à Flessingue. Ce document est confié par le capitaine au pilote qui le restitue à la douane.

P

Passager clandestin. — Le passager clandestin est celui qui monte à bord d'un navire à l'insu du Capitaine ou de l'armateur ou de la personne chargée d'autoriser l'embarquement. Il n'est pas nécessaire que cet embarquement ait lieu à l'insu de toutes les autorités. Ainsi, le fait pour le Capitaine d'un navire d'avoir embarqué quelqu'un à l'insu de l'armateur constitue le délit d'embarquement clandestin.

En Belgique, jusqu'en 1923, aucun texte pénal n'était applicable à l'introduction subreptice à bord d'un navire. La loi du 28 juillet 1923 réprime l'embarquement clandestin qui est prévu aux articles 44, 45 et 46 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande. En vertu de ces textes, tout embarquement clandestin sur un navire étranger ou belge, en eaux belges ou étrangères, commis par un Belge ou un étranger « pourra être poursuivi en Belgique » et est passible de peines d'amende et d'emprisonnement.

Peine disciplinaire. — C'est la sanction appliquée aux fautes de discipline commises par les marins ou par les passagers. Le Capitaine applique les peines disciplinaires en mer, le Consul de Belgique dans les ports étrangers et le Commissaire maritime dans un port belge ou congolais.

Permis de navigation. — Document délivré par le Service d'inspection maritime, constatant que le navire répond aux conditions de sécurité imposées par les règlements ad hoc et autorisant un navire belge à naviguer.

Personne : Est une personne en droit tout être capable d'avoir des droits et des obligations.

L'on distingue : 1^o) les personnes physiques, c.à.d. les êtres humains ;

2^o) les personnes morales (juridiques ou fictives) qui sont des groupements de personnes auxquels, dans un but d'utilité économique ou sociale, on attribue une **unité** fictive dotée de la personnalité. Ex. : l'Etat et ses divisions : les Provinces et les Communes ; les associations sans but lucratif ; les sociétés commerciales constituées sous l'une des six formes suivantes : sociétés en nom collectif, en commandite simple, en commandite par actions, anonymes, coopératives, sociétés de personnes à responsabilité limitée. L'affectation d'un patrimoine à un but déterminé peut même donner naissance à la personnification morale, juridique ou fictive ; ex. : les fondations et les établissements d'utilité publique.

Pilote. — Marin qui a une connaissance particulière de la navigation près des côtes, sur les voies navigables ou dans les ports : pilotes de mer — pilotes de fleuves ou de rivières — pilotes des bassins.

Le pilote n'est que le conseiller du Capitaine. Ce dernier et l'armateur restent civilement responsables, à l'égard des tiers, des fautes commises par le pilote dans l'exercice de ses fonctions.

En Belgique, le pilotage est facultatif, mais les droits de pilotage sont dus en tout état de cause.

Police d'Anvers. — Type de police d'assurance très usité dans la pratique des affaires maritimes et commerciales pour la couverture des risques de transport.

Semblable assurance peut être conclue « aux pleines conditions » ou « aux conditions de l'article 10 ».

Dans le second cas, l'assureur couvra essentiellement la perte totale et l'avarie grosse et ne couvre l'avarie particulière que dans certains cas spécifiés à l'article 10 de cette police.

Portée en lourd. — C'est le poids total de la cargaison qu'un navire peut embarquer, exprimé en tonnes métriques.

Police maritime. — Service de contrôle et de sûreté organisé par l'Administration de la marine. La police maritime est exercée par des commissaires maritimes et des agents de la police maritime.

Ses attributions s'étendent à tout ce qui a rapport à l'enrôlement et au licenciement des équipages des navires belges, à la surveillance des navires et des marins étrangers, à la mise à la chaîne des navires, à la réception des actes d'état-civil et autres, dressés par les Capitaines des navires belges, à l'application des peines disciplinaires, à la conciliation des différends entre armateurs et marins, etc.

Prescription. — Moyen juridique d'acquérir des droits ou de se libérer d'obligations par le seul effet de l'écoulement d'un certain temps.

La prescription ordinaire est de 30 ans, mais il y a de nombreuses prescriptions plus courtes. Ainsi, en droit maritime, la prescription est de : 3 ans pour les actions dérivant d'une charte-partie ou d'un connaissement et en matière d'accident du travail ; de 2 ans en matière d'abordage, d'assistance et de sauvetage ; de 1 an pour toutes actions en paiement de pertes ou dommages aux marchandises transportées, pour les actions du chef d'avarie commune, en paiement de fret et pour les poursuites devant le Conseil d'enquête maritime.

Prise. — Mode d'acquisition par un Etat en guerre de la propriété de navires ou cargaisons appartenant à des personnes ennemies ou neutres, en suite de saisie ou de capture pendant les hostilités.

Une prise est présumée valable et légitime tant qu'une sentence en sens contraire n'est pas intervenue.

L'acte qui décide du sort de la prise s'appelle un jugement de la prise et c'est de cette décision du tribunal que dépend « la déclaration de bonne prise », c.-à-d. la confirmation de la légitimité de la capture ou de la main-levée de la prise, c.-à-d. l'annulation de la prise.

Ce sont des tribunaux spéciaux — Tribunal ou Cour des prises — qui sont chargés de rendre les sentences de ce genre.

Privilège. — Droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, même hypothécaires.

C'est la loi qui détermine les créances privilégiées sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret.

En droit maritime, les créances privilégiées sont au nombre de onze, réparties en cinq groupes.

Le nombre et l'importance des privilèges maritimes rend le crédit hypothécaire maritime beaucoup moins sûr que le crédit hypothécaire terrestre.

Procédure. — 1^o) Manière d'agir en justice. Code de procédure : ensemble des lois qui réglementent la manière en justice. Procédure civile, commerciale, pénale.

2°) Les actes mêmes qui ont été faits dans un procès civil, commercial ou pénal.

Protecting club. — Appellation donnée aux mutuelles d'assurances maritimes constituées entre armateurs pour assurer certains risques qu'il serait trop onéreux de couvrir auprès d'une compagnie d'assurances à primes.

Q

Quasi-délit. — Le quasi-délit est tout fait illicite, causant à autrui un dommage, accompli sans intention de nuire.

Le principe de la responsabilité quasi-délictuelle est formulé dans l'art. 1382 du code civil : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ».

R

Recrutement. — Première phase de l'engagement des marins.

Le recrutement est fait par le Capitaine ou son délégué agissant comme représentant de l'armateur. Il a lieu par embauchage direct ou à l'intervention d'un bureau de placement maritime autorisé. Il ne peut donner lieu, à charge du marin, à aucune rémunération.

Référé. — Juridiction et procédure rapides et sommaires en cas d'urgence, en matière civile et commerciale.

En matière commerciale, le Président du Tribunal de commerce siège « en référé » si une mesure urgente et provisoire est demandée en justice. Par exemple, la demande de désignation d'expert en cas d'abordage, d'avaries à la cargaison, d'assistance, etc.

La procédure est dite également « de référé ». L'assignation à comparaître devant le Président du Tribunal s'appelle « assignation en référé ».

Règles d'York et d'Anvers. — On appelle ainsi des règles élaborées au cours de conférences internationales en vue d'unifier les usages suivis en matière de règlement d'avaries communes.

Les règles d'York et d'Anvers n'ont force obligatoire que si les connaissements stipulent référence à ces règles. Dans la pratique, cette référence s'est généralisée dans tous les pays maritimes.

Certaines règles sont précisées par un numéro d'ordre ; d'autres par une lettre alphabétique.

Réserve. — Observation orale ou écrite en vue de sauvegarder un droit ou une prétention ou d'annoncer l'intention de les faire valoir.

En matière commerciale, l'on doit faire des réserves écrites chaque fois que l'on n'est pas d'accord sur la manière dont quelqu'un exécute ses obligations ou se comporte à l'égard d'une autre personne, ou sur le contenu d'une lettre ou d'un document quelconque.

En particulier, le Capitaine doit faire des réserves écrites dans les connaissements si le conditionnement apparent des marchandises prises à bord est défectueux. Réciproquement, le porteur du connaissement d'une marchandise présentée à destination en état d'avarie ou amputée d'un manquant doit faire des réserves écrites à l'égard du Capitaine ou du transporteur, au moment de l'enlèvement, si l'avarie ou le manquant sont apparents et dans les trois jours de la délivrance au plus tard, s'ils ne sont pas apparents.

Ces réserves sont superflues si l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement au moment de la réception.

Responsabilité du capitaine. — Cette responsabilité est civile, pénale et disciplinaire :

Civile. — Le Capitaine répond de ses fautes dans l'exercice de ses fonctions ; cette responsabilité est pécuniaire. En pratique, l'armateur n'exerce jamais, en fait, semblable recours contre le Capitaine.

Pénale. — Le Capitaine encourt une responsabilité pénale (sanctionnée par des peines d'emprisonnement ou d'amende) s'il commet des infractions au code disciplinaire et pénal pour la marine marchande ou au code pénal ordinaire.

Disciplinaire. — Le Capitaine est passible de sanctions disciplinaires appliquées par le Conseil d'enquête maritime s'il se rend coupable de fautes professionnelles.

Responsabilité du propriétaire de navire. — 1^o) Le propriétaire de navire est indéfiniment responsable de ses propres fautes.

2^o) Il est civilement responsable des fautes commises par le Capitaine et par les membres de l'équipage et par le pilote, dans l'exercice de leurs fonctions.

3^o) En tant que transporteur, le propriétaire de navire est présumé responsable des pertes ou dommages aux marchandises transportées.

Par dérogation à ces principes, le propriétaire de navire est, en tant que transporteur, déchargé de la présomption de responsabilité ou même de la responsabilité bien établie qui pèse sur lui, dans certains cas déterminés par la loi : l'on dit alors qu'il y a **exonération** de responsabilité. Voir « *Clauses d'exonération* ».

Dans un grand nombre de cas, le propriétaire de navire peut, lorsqu'il est responsable, **limiter** sa responsabilité à un montant déterminé : valeur d'abandon ou Fr. 17.500 par colis transporté. Voir « Limitation de responsabilité ».

Rôle d'équipage. — Document officiel dressé par le commissaire maritime, contenant la liste des marins engagés pour le service d'un navire.

Running days. — Jours courants, par opposition à « working days », jours ouvrables, c.-à-d. non fériés.

S

Saisie conservatoire. — Mesure judiciaire exécutée à la requête d'un créancier et ayant pour effet d'empêcher un navire de quitter le port.

Semblable mesure est prise généralement en cas d'abordage, d'avaries ou de manquants importants à la cargaison, de fournitures ou réparations faites au navire et non payées.

Dans la pratique, l'armateur du navire saisi conservatoirement fournit généralement une garantie bancaire pour obtenir la main-levée de la saisie et la libre disposition de son navire. Comme l'expression l'indique, cette saisie a un effet purement conservatoire et ne préjuge pas du bien-fondé des prétentions du saisissant. En cas de saisie conservatoire à la suite d'un abordage, par exemple, le Tribunal peut parfaitement repousser la réclamation du saisissant, s'il estime que l'abordage n'est pas imputable au navire saisi.

Sauf imprévus. — Par cette clause, l'armateur dégage sa responsabilité si le navire n'est pas mis à la disposition de l'affrèteur ou des chargeurs à la date indiquée, par suite d'un événement imprévu.

Sauvetage. — Voir « Assistance. »

Sequestre. — Personne désignée à l'amiable ou par justice pour conserver provisoirement une chose litigieuse ou sur laquelle un créancier prétend avoir un droit de créance préférentiel, jusqu'à ce que le Tribunal statue sur la contestation.

Un sequestre peut être désigné pour prendre possession d'une marchandise qui est réclamée par plusieurs porteurs de connaissance, ou d'une marchandise sur laquelle le capitaine revendique un privilège ou « lien on cargo » du chef de fret, surestaries ou autres causes.

Ship lost or not lost. — Cette clause signifie que le fret est dû au Capitaine « à tout événement », que la marchandise arrive ou non à destination.

Starie. — Délai accordé respectivement au chargeur et au destinataire pour embarquer ou décharger la marchandise qui les concerne.

Stow-away. — Voir « Passager clandestin ».

Surestaries. — Dommages-intérêts dus à l'armateur par un chargeur ou un destinataire qui ne charge ou ne décharge pas ses marchandises dans le délai de starie qui est accordé par la charte-partie ou par les usages. Les surestaries ne sont dues que si le capitaine a protesté à la fin de la starie auprès du chargeur ou du destinataire en retard.

T

Tonnage brut. — Représente la capacité du navire, son volume. On distingue le tonnage brut total et le tonnage brut sous le pont. Le tonnage est déterminé par le jaugeage effectué par les soins du contrôleur des jaugeages, à Anvers.

Tonnage net. — Le tonnage net se calcule en déduisant du tonnage brut la capacité des parties du navire non utilisables pour le transport des marchandises ou des passagers.

L'unité de jauge est le tonneau Moorsom (2,83 M³).

Le tonnage net sert généralement au calcul des taxes et péages maritimes (droits de port, de pilotage, etc.).

V

Vente CIF ou CAF. — Modalité de vente suivant laquelle le vendeur doit fournir la marchandise convenue, la faire transporter jusqu'au lieu de **destination** convenu et la faire assurer contre les risques habituels du transport (CIF : cost, insurance, freight ; CAF : coût, assurance, fret).

Le prix de vente CIF ou CAF comprend forfaitairement ces trois éléments : marchandise — transport — assurance.

L'acheteur CIF ou CAF doit payer ou lever les documents (facture, connaissance, police d'assurance), sans pouvoir exiger d'examiner la marchandise au préalable, sauf si les documents eux-mêmes révèlent que la marchandise n'est pas conforme aux conditions de la vente.

Vente FOB. — Modalité de vente suivant laquelle le vendeur doit fournir la marchandise convenue et la faire transporter jusqu'au port d'embarquement déterminé lors de la vente.

Suivant l'interprétation belge de la clause FOB, le vendeur ne doit pas délivrer la marchandise **à bord**, mais seulement « sous palan », sur la pierre bleue du quai, dans le périmètre du navire.

Vice propre. — Constitue un vice propre toute détérioration à laquelle une chose est sujette à raison de sa nature même ; exemple : le coulage normal des fûts, l'échauffement normal de céréales, etc.

Cette notion est importante en matière d'assurances et au point de vue de la responsabilité du transporteur.

droit de **Visite.** — Le droit international reconnaît aux navires de guerre d'un Etat belligérant le droit d'arrêter et de visiter tout navire de commerce qu'ils rencontrent dans les eaux territoriales ou en haute mer et ailleurs qu'en des eaux neutres ou soustraites aux faits de guerre.

Ce droit de visite est un corollaire du droit de décréter le blocus.

Il s'exerce avant tout par l'examen des papiers de bord et par l'interrogatoire du Capitaine et au besoin des officiers, de l'équipage ou des passagers.

Si l'officier visiteur relève des indices suspects, il est en droit de procéder à des recherches sur le navire et si ces recherches aboutissent à la découverte d'irrégularités, le navire suspect peut être capturé.

Le droit de visite comporte donc : un droit d'arrêt — un droit de vérification d'identité — un droit de perquisition — un droit de prise.

Z

Zone de guerre. — La guerre de 1939-1944 a encore accentué la pratique des « zones de guerre » qui avait déjà été appliquée pendant la guerre de 1914-1918.

Cette pratique consiste, pour les Etats belligérants, à déterminer par une déclaration unilatérale, les parties de mer qui sont considérées comme théâtre de guerre et dans lesquelles, par conséquent, toute navigation de commerce neutre et toute pêche se font aux risques et périls des intéressés. *Par de dommages et intérêts.*

Semblable déclaration relative aux zones de guerre entraîne généralement des protestations de la part des Etats neutres, mais ces protestations restent le plus souvent sans effet.

IMPRIMERIE LLOYD ANVERSOIS
14, rue Vleminckx
ANVERS

