APERÇU DE DROIT MARITIME BELGE

PAR JOSEPH COLLARD

AVOCAT AU BARREAU D'ANVERS

ÉLÈVE-OFFICIER DE PONT AU LONG COURS

PRÉFACE DE MONSIEUR HENRY DE VOS

DIRECTEUR-GÉNÉRAL DE LA MARINE

APERÇU DE DROIT MARITIME BELGE

PAR JOSEPH COLLARD

AVOCAT AU BARREAU D'ANVERS

ÉLEVE-OFFICIER

DE PONT AU LONG COURS

APERÇU DE DROIT MARITIME BELGE

PAR JOSEPH COLLARD

AVOCAT AU BARREAU D'ANVERS

ÉLÈVE-OFFICIER DE PONT AU LONG COURS

IMPRIMERIE MARITIME "RECLAM" (J. F. BOGAERTS & R. R. DODSON)
1, GRANDE RUE PIERRE POT, ANVERS
1931.

PRÉFACE

Matière vivante que celle du Droit qui règle l'Aventure Maritime!

Dans cet ouvrage que l'Auteur intitule modestement «Aperçu de Droit Maritime Belge», tous ceux qui s'intéressent aux choses de la Mer, du commerçant au fonctionnaire, du juriste à l'officier de marine, trouveront l'exposé, clair, rationnel, complet, de ce qui, dans le grand cadre de la loi et du règlement, touche à ce tryptique: le marin, le navire, l'armateur.

Je sais que l'intention de Mtre Joseph COLLARD était, avant tout, de mettre à la disposition des officiers de la marine marchande belge, un livre qui leur permette de s'orienter dans la partie du droit qui s'applique à eux ou dont ils sont les sujets permanents. Je le félicite de cette initiative, et aussi d'avoir voulu davantage pénétrer la vie, mieux comprendre la profession, plus s'assimiler les préoccupations de ceux qu'il veut servir. Je suis persuadé que le corps entier des officiers de marine sera reconnaissant à M. l'avocat COLLARD d'avoir accompli cette tâche et sera fier d'avoir parmi ses membres l'élève-officier de pont au long cours J. COLLARD.

Mais cet ouvrage a une signification plus large. Vieux comme l'histoire et toujours moderne, le Droit de la Mer évolue constamment. Ces dernières années, une législation importante a vu le jour chez nous concernant tant le navire que le marin. Un statut social est né; le code de commerce a consacré l'expérience des tractations maritimes. Je retrouve dans ce livre dix années de travail pour doter nos institutions d'une ossature juridique soutenant les initiatives du commerce et de l'armement. En le par-

courant, je ressens la joie des collaborations fructueuses: je revois le marin, l'officier, l'armateur, le fonctionnaire travaillant ensemble dans la concorde pour le bien du Pays. Admirable fierté des efforts conjugués!

Il était opportun de «faire le point» à cet égard. Il était opportun de le faire en ce moment où nous voulons, plus que jamais, défendre nos intérêts maritimes, où nous affirmons de plus en plus notre volonté de travailler à notre expansion maritime.

L'œuvre est ingrate. Ecrire un livre de droit maritime, rédiger un texte de loi ou de règlement, étudier la technique maritime, suivre la carrière de marin, faire de l'armement, demande dans un petit pays, ayant une petite marine, plus d'effort, plus de courage, plus de ténacité, que dans les pays maritimes les plus importants: le résultat est moindre et le risque aggravé. Le mérite est d'autant plus grand.

L'auteur ne s'est pas préoccupé du côté ingrat de son travail. Suivant un plan très simple, son exposè se déroule d'une manière précise pour que ceux à qui il destine son ouvrage puissent y trouver les indications d'ordre juridique utiles à l'accomplissement de leur tâche journalière. Cet aperçu est fait par quelqu'un qui a vécu le droit. Son livre est vivant: la matière aride et sèche est versée dans la réalité du bord. Le juriste se penche sur l'activité quotidienne du marin; il le suit; il applique le texte à des faits concrets.

L'exposé reste toujours objectif. Il signale, en passant, une lacune; il émet une rare critique. C'est toujours le reflet exact et complet du droit.

Dans cet ensemble, certaines parties prennent plus d'importance: des dispositions sociales nouvelles doivent davantage retenir l'attention du marin; des problèmes du commerce maritime doivent mieux être connus de l'officier.

Je ne veux entrer dans aucun détail: la lecture de ce livre est trop aisée; l'enseignement s'en dégage de lui-même.

Et ceux à qui il est destiné, lorsqu'ils l'auront étudié, pénétré, sentiront — et ce sera la grande joie de son jeune et sympathique auteur — qu'ils sont mieux préparés pour la Vie, cette grande, cette éternelle Aventure.

Henry DE VOS.
Directeur-Général de la Marine
Chef de Cabinet du Ministre des Transports.

Aperçu de Droit Maritime Belge

PLAN

Définition du droit maritime.

Législation maritime belge.

Première Partie : LE NAVIRE.

Généralités.

Loi sur la sécurité des navires.

L'abordage.

Deuxième Partie : LE PERSONNEL MARITIME.

Généralités.

Régime administratif.

Régime disciplinaire et pénal.

Condition sociale du marin.

Du capitaine.

Des pilotes.

Des officiers-radiotélégraphistes.

Troisième Partie : LES ACTES DE COMMERCE MARITIME.

De la propriété des navires.

Des armements.

De l'affrètement.

Du transport des passagers.

De l'assurance maritime.

De l'assistance.

Du prêt à la grosse.

Des ventes maritimes.

Aperçu de Droit Maritime Belge

DEFINITION DU DROIT MARITIME.

Le droit maritime est la partie de la législation commerciale qui réglemente les rapports de droit s'établissant à l'occasion de l'emploi de navires comme moyen de transport.

LEGISLATION MARITIME BELGE.

Le livre II du Code de Commerce (lois coordonnées des 21 août 1879, 12 juin 1902 et 10 février 1908) forme la base de la législation maritime belge. Ce livre II est intitulé « De la navigation maritime et de la navigation intérieure ».

Postérieurement au 10 février 1908, des lois nouvelles ont complété ou modifié la législation maritime. Parmi les plus importantes l'on peut citer :

— celle du 14 septembre 1911 portant approbation de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer;
— celle du 25 août 1920 sur la sécurité des navires;
— celle du 30 juillet 1926 instituant le Conseil d'Enquête Maritime de Belgique;
— celle du 5 juin 1928 portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime;
— celle du 5 juin 1928 règlementant le contrat d'engagement maritime;
— celles du 28 novembre 1928 relatives aux connaissements, aux privilèges et hypothèques maritimes, aux immunités des navires d'Etat, à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;
— celle du 30 décembre 1929 sur la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer.

Première partie : Le Navire

GENERALITES.

Définition - Caractère juridique - Nationalité - Jaugeage - Individualisation - Immatriculation - Inscription.

DEFINITION :

Au point de vue du 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.

En Belgique, les eaux maritimes des fleuves ne sont pas considérées comme faisant partie de la mer pour la définition des navires de mer. Le but de lucre de l'armateur peut être poursuivi sous forme de transport de marchandises ou de personnes, d'expédition de pêche, d'opérations de remorquage et de sauvetage.

Sauf les exceptions spécifiées ci-après, les navires dont l'utilisation ne se fait pas en vue de procurer un bénéfice commercial à leur propriétaire ne sont pas régis par les dispositions du droit maritime commercial. C'est le cas des navires destinés à des opérations scientifiques ou humanitaires (navires-hôpitaux). Le Navire-Ecole « L'Avenir » affecté au transport de cargaisons concurremment à la formation d'officiers de marine, était un navire de commerce, au contraire du nouveau Navire-Ecole qui ne remplit qu'un rôle éducateur et scientifique et appartient d'ailleurs à une association sans but lucratif.

Les malles affectées au transport des passagers et des colis postaux sur la ligne Ostende-Douvres appartiennent à l'Etat qui n'est pas commerçant, mais sont régies par les principes généraux du Droit Maritime depuis la loi du 28 novembre 1928. Celle-ci décide, en effet, que « les navires appartenant à l'Etat et ceux exploités ou affrétés par lui, les cargaisons lui appartenant, les cargaisons et passagers

transportés par les navires ci-dessus, de même que l'Etat, propriétaire, armateur ou affréteur de ces navires ou propriétaire de ces cargaisons sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés. »

Les lois maritimes ne sont toutefois pas applicables aux navires de l'Etat, affectés à un service d'intérêt public non commercial ni aux cargaisons transportées à bord de ces navires ou à bord des navires de commerce dans un but d'intérêt public non commercial.

Il en est ainsi par exemple, des navires de guerre, bâtiments de surveillance (garde-pêche « Zinnia »), navires-hôpitaux, bâtiments utilisés par le service hydrographique, ceux attachés à l'Ecole de Navigation de l'Etat à Ostende, etc..

Les lois maritimes sont néanmoins applicables à ces bâtiments pour ce qui a trait aux recours exercés contre l'Etat du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation ; d'assistance, de sauvetage ou d'avaries communes ; de réparations, fournitures ou autres contrats relatifs aux navires ou aux cargaisons.

Les allèges de mer sont considérées comme navires du moment où ces bâtiments satisfont aux conditions indiquées au début de ce chapitre.

CARACTERE JURIDIQUE :

Les navires sont des biens meubles, puisqu'ils répondent à la spécification juridique des meubles par leur nature, c'est-à-dire des biens qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre.

Deux dérogations importantes aux principes du droit qui régissent les biens meubles sont à signaler : tandis qu'en général la possession d'un meuble vaut titre, c'est-à-dire dispense le possesseur de fournir la justification de sa possession, le possesseur d'un navire doit établir, en cas de besoin, le fondement de sa possession.

De plus, seuls parmi les meubles, les navires peuvent être hypothéqués. La forme spéciale de garantie que constitue l'hypothèque n'est possible, en principe, qu'en grevant des biens immeubles.

NATIONALITE :

Les biens meubles n'ont pas de nationalité, sauf les navires. Ceux-ci représentent une partie d'un territoire national et jouissent à l'étranger, de l'exterritorialité. La nationalité d'un navire lui confère le droit d'arborer le pavillon national. Tous les états réglementent ce droit, selon des modes qui diffèrent d'un pays à un autre.

En Belgique, un navire a le droit d'arborer le pavillon national moyennant les conditions suivantes :

Le propriétaire du navire doit soumettre au juge de paix le contrat d'achat du navire, le certificat de jaugeage, une déclaration écrite certifiant que le navire appartient pour plus de la moitié à des Belges, à des sociétés commerciales ayant leur siège en Belgique ou à des étrangers résidant régulièrement en Belgique depuis une année au moins. Cette déclaration doit être affirmée sous serment, ainsi que celle assurant que le navire ne sera pas employé à des opérations illicites.

Le document qui confère à un navire la nationalité belge est la lettre de mer. Le Ministre de la Marine délivre celle-ci sur production du procès-verbal dressé par le juge de paix, accompagné de la copie du certificat de jaugeage.

Le Ministre de la Marine peut refuser de l'octroyer s'il craint qu'on en fasse un usage illicite, malgré la réunion de toutes les conditions énumérées ci-dessus.

Un navire battant pavillon belge est soumis à la législation maritime belge. Les officiers qui composent l'état-major doivent être belges dans les limites tracées par la loi sur la sécurité des navires.

JAUGEAGE :

Tout navire doit être jaugé, c'est à dire que son volume et sa capacité de transport doivent être officiellement mesurés.

Le tonnage brut représente la capacité du navire, son volume. On distingue le tonnage brut total et le tonnage brut sous le pont.

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, telles que les logements de l'équipage, la chambre des machines, les locaux nécessaires aux opérations de navigation, etc. L'unité de jauge est le tonneau Moorsom, équivalent à 2,83 M^3.

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

La portée en lourd est le poids total de la cargaison qui peut être embarquée. L'unité est la tonne métrique.

Le jaugeage des navires se fait par les soins du contrôleur des jaugeages à Anvers et du contrôleur des douanes du ressort, dans les autres ports.

INDIVIDUALISATION DES NAVIRES :

Un navire est individualisé par son nom, son port d'attache et son tonnage. En cas de nécessité, ces trois éléments peuvent être complétés par les autres caractéristiques du navire (dimensions - force motrice - lieu de construction - date du lancement).

Le propriétaire d'un navire peut donner à ce dernier l'appellation qui lui plaît, et choisit librement le port d'attache. Celui-ci sera généralement le siège administratif et commercial de l'entreprise de navigation.

Tout navire n'a qu'un seul port d'attache, qui est en quelque sorte son domicile légal. Celui-ci peut être fixé en Belgique, ou à l'étranger, bien que le navire continue à battre pavillon belge.

Le Traité de Versailles du 28 juin 1919 oblige les Etats contractants à reconnaître le pavillon d'une puissance alliée ou associée qui n'a pas de littoral maritime.

L'indication du port d'attache figure parmi les marques apposées sur la poupe du navire. Cette indication est obligatoire et sanctionnée par des dispositions pénales.

IMMATRICULATION :

Le conservateur des hypothèques à Anvers tient un registre dans lequel le propriétaire d'un navire a la faculté de faire mentionner les caractéristiques de son bâtiment : dimensions et tonnage, force motrice, matériaux de la coque, date de construction.

Ce registre constitue un véritable « état-civil » des navires immatriculés. Peuvent être l'objet de cette formalité tous les navires belges, y compris ceux en construction.

Les modifications qui surviennent dans les mentions renseignées au registre de l'immatriculation sont aussi facultativement portées à la connaissance du conservateur des hypothèques.

La formalité à remplir auprès de ces derniers pour l'immatriculation d'un bâtiment consiste dans la production du certificat de jaugeage original et d'un duplicata de ce document. Il est perçu un droit fiscal fixe de frs. 5,—.

Facultative en principe, l'immatriculation devient obligatoire dans tous les cas où l'inscription est elle-même obligatoire.

INSCRIPTION :

L'inscription est une formalité qui consiste dans la mention au registre du conservateur des hypothèques de certains actes qui intéressent les navires.

L'inscription a pour effet de rendre ces actes opposables aux tiers, c'est à dire à ceux qui ne sont pas intervenus à leur passation.

Elle est obligatoire et atteint trois catégories d'actes :

1°) les exploits de saisie conservatoire et de saisie exécution des navires;

2°) les actes et les jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translative, déclarative ou extinctive de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction.
En d'autres mots, les actes relatifs à la propriété d'un navire et aux garanties autres que les privilèges qui

grèvent le bâtiment au profit de tiers (hypothèques maritimes) ;

3°) les assignations qui tendent à atteindre une convention soumise à l'inscription ou à faire constater l'existence d'un droit de propriété, d'hypothèque ou d'usufruit sur un navire, ainsi que les jugements rendus sur ces assignations.

Le registre du conservateur des hypothèques est tenu par nom de navire et nullement par nom de propriétaire. Chaque compte de navire débute par l'immatriculation. Celle-ci devient donc obligatoire dès que l'on recourt à l'inscription.

Par la simple consultation du registre du conservateur des hypothèques, l'on connaît les caractéristiques du navire, le nom de son propriétaire, les charges hypothécaires qui le grèvent, la mention des exploits de saisie du navire et des assignations qui peuvent modifier sa situation juridique. Seuls les privilèges ne sont pas renseignés.

L'inscription s'obtient par la présentation au conservateur des hypothèques, soit d'un acte sous seing privé en double original (l'un sur timbre et l'autre en étant exempt), soit de l'expédition et d'une copie certifiée conforme (exempte de timbre) d'un acte authentique.

Il est perçu un droit fiscal de 0,30 Frs. pour mille sur les actes soumis à l'inscription.

LOI SUR LA SECURITE DES NAVIRES.

Objet - Applicabilité - Permis de navigation - Surveillance - Arrêt - Nationalité de l'équipage - Dispositions pénales.

OBJET :

Cette loi récente (25 août 1920) a pour but d'assurer la sécurité des passagers et des équipages par l'instauration d'une inspection permanente des navires belges et étrangers. Des arrêtés royaux (7 et 8 décembre 1920 et 25 janvier 1928) détaillent minutieusement le rôle du service d'inspection maritime et les conditions de construction, d'aménagement et d'entretien auxquelles doivent satisfaire les navires. Ils fixent notamment les prescriptions relatives à la construction et à l'état d'entretien de la coque, aux engins de sauvetage, agrès et apparaux, objets d'armement et de rechange, aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, à la T. S. F., aux chaudières, machines, appareils mécaniques et électriques; aux aptitudes physiques, aux brevets et licences exigés de l'équipage; au nombre de passagers pouvant être transportés; à l'habitabilité des aménagements; à l'arrimage et au lestage, etc.

APPLICABILITE :

La loi sur la sécurité des navires s'applique aux navires belges et étrangers. Toutefois, un navire étranger peut invoquer le bénéfice de sa loi nationale si cette même loi accorde aux navires belges le droit d'être régis par la loi belge sur la sécurité des navires.

La loi s'applique non seulement à tout navire de commerce tel que nous l'avons défini ci-dessus, mais aussi aux navires de plaisance de plus de 25 tonneaux, aux bateaux de pêche pontés ou non pontés, et, en général, à tout engin flottant destiné à aller en mer ainsi qu'aux bateaux et embarcations affectés au transport de passagers dans les eaux maritimes belges (arrêté royal du 7-12-1920).

La loi sur la sécurité des navires ne s'applique pas aux

navires affectés à un service militaire ou de police. Pour son application les eaux maritimes belges comprennent : les ports du littoral, les canaux d'Ostende à Bruges, et de Zeebrugge à Bruges; le port de Gand et le canal de Gand à Terneuzen; les parties de l'Escaut dont l'Administration de la Marine a la police.

LE PERMIS DE NAVIGATION :

Aucun navire belge n'est autorisé à naviguer s'il n'est pourvu d'un permis de navigation délivré par le Service d'Inspection Maritime. Ce document constate que le navire répond aux conditions de sécurité voulues et énonce, par catégories, le nombre de personnes que le navire peut transporter.

Lorsque le permis de navigation d'un navire belge se trouvant à l'étranger ne peut être renouvelé dans les délais prévus, le capitaine doit se pourvoir d'un permis provisoire délivré par l'agent consulaire, 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.

Lorsqu'un navire belge a été gravement avarié ou a subi de notables changements à sa construction, le permis de navigation est suspendu jusqu'à ce que les autorités compétentes aient pu faire une nouvelle visite du navire et que celle-ci ait été jugée satisfaisante.

A l'étranger, l'agent consulaire est compétent.

En cas d'absence de consul, il suffit d'un certificat délivré par un agent d'une société de classification reconnue et constatant que le navire est remis en état de sécurité.

Le permis de navigation doit recevoir une certaine publicité à bord des navires à passagers : un duplicata du permis de navigation doit être affiché dans un endroit accessible aux passagers.

Pour les navires à émigrants, le service de l'inspection

s'assure, à chaque départ, que les dispositions relatives à l'émigration sont observées et délivre un certificat de partance.

Aucun rôle d'équipage ne peut être visé par un agent consulaire sans qu'un permis de navigation valable y soit annexé.

SURVEILLANCE DES NAVIRES :

Le service d'inspection maritime, et à la demande de celui-ci, le consul de Belgique à l'étranger, exerce une surveillance permanente sur les navires belges et sur les navires étrangers qui se trouvent dans les eaux belges.

Quant aux navires belges, le service d'inspection s'assure :

1) qu'ils sont munis d'un permis de navigation valable;
2) que les aménagements, l'armement et l'équipement ont été maintenus dans un état satisfaisant;
3) qu'ils sont pourvus d'un équipage suffisant au point de vue du nombre et des aptitudes, ou qu'ils le seront au moment de prendre la mer;
4) que le nombre de passagers de chaque catégorie ne dépasse pas le chiffre énoncé au permis de navigation;
5) que le nombre et l'installation des engins de sauvetage sont satisfaisants pour le nombre total des personnes embarquées;
6) que les limites de charge sont observées;
7) que le lestage et l'arrimage paraissent convenables au point de vue de l'équilibre du navire;
8) que le chargement en pontée ne dépasse pas les limites prescrites.

Il va de soi que cette surveillance doit s'exercer sans entraver l'exploitation commerciale du navire.

ARRET DES NAVIRES :

Le service d'inspection maritime a le droit et le devoir d'arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions énumérées ci-dessus.

Même lorsque ces prescriptions ne peuvent être invoquées, mais lorsque des présomptions graves permettent de croire qu'un navire belge ne pourrait naviguer sans compromettre la sécurité des passagers ou de l'équipage, l'inspection maritime peut arrêter le navire, avec l'autorisation du Président du Conseil d'Enquête Maritime, et exiger d'examiner celui-ci à sec et à l'état lège.

La notification de la suspension du permis de navigation et celle du refus d'en délivrer un, de même que la notification de l'arrêt d'un navire sont faites par l'envoi au signataire de la demande du permis ou au capitaine du navire arrêté, de la copie du procès-verbal motivé dressé par le service d'inspection maritime. Appel de ces décisions peut-être interjeté devant le Conseil d'Enquête Maritime dans les dix jours de la réception de l'avertissement, par requête adressée au Président du Conseil d'Enquête. Cet appel ne suspend pas l'exécution de la mesure décrétée par le service d'inspection maritime.

L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au service d'inspection maritime ou au consul de Belgique s'il estime que le navire n'offre pas toutes les garanties voulues.

Le chef du service d'inspection ou le consul devra entendre l'équipage.

NATIONALITE DE L'EQUIPAGE :

A bord de tout navire belge pratiquant la navigation au long cours, l'état-major du pont doit comprendre : un capitaine, un second, un ou plusieurs chefs de quart régulièrement brevetés.

L'état-major du pont à bord d'un navire pratiquant le cabotage comporte un capitaine et au moins un officier régulièrement brevetés.

Les capitaines, seconds et chefs de quart doivent être de nationalité belge.

A bord de tout navire belge à propulsion mécanique, l'état-major des machines comporte : au moins deux méca-

niciens brevetés dont un muni du brevet de mécanicien de première classe, si les machines développent plus de 500 chevaux; au moins un mécanicien ou un machiniste brevetés, si les machines développent moins de 500 chevaux effectifs. Les mécaniciens et machinistes dont question doivent être de nationalité belge, de même que les opérateurs et écouteurs radio-télégraphistes.

Dans des circonstances spéciales, le Ministre de la Marine peut autoriser, par mesure exceptionnelle et pour un terme limité, l'embarquement en qualité d'officiers, de marins ayant obtenu dans un pays étranger un diplôme ou brevet jugé par l'administration de la marine équivalent à un brevet belge.

DISPOSITIONS PENALES :

La loi sur la sécurité des navires édicte une série de peines d'emprisonnement et d'amende pour réprimer les infractions à ses dispositions.

Signalons, entre autres : « seront punis d'une amende de 500 à 5.000 Frs. et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, le capitaine ainsi que l'armateur ou le propriétaire d'un navire qui, sciemment ou par faute inexcusable et d'une manière illicite, feront naviguer un navire dans les eaux maritimes belges ou feront prendre la mer à l'étranger à un navire belge dont l'état compromet la sécurité des passagers ou de l'équipage ».

« Les mêmes peines ou l'une d'elles seulement seront applicables aux capitaine, armateur ou propriétaire qui contreviendront aux dispositions relatives au permis de navigation, au certificat de partance des navires à émigrants, à l'interdiction de naviguer et à l'arrêt du navire ».

« Les peines prononcées contre le capitaine peuvent être réduites au quart de celles prononcées contre l'armateur ou le propriétaire, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire ».

L'on voit donc qu'il ne suffirait pas à un capitaine

d'invoquer l'ordre reçu de son armateur de prendre la mer pour échapper aux sanctions pénales. Tout au plus aurait-il le bénéfice d'une réduction de peine.

« Sera puni d'une amende de 1 à 26 Frs. et d'un emprisonnement de 1 à 8 jours, tout membre de l'équipage qui aura provoqué l'arrêt ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes. Si les allégations inexactes ont été produites sciemment, le coupable sera puni d'une amende de 26 à 100 frs. et d'un emprisonnement de 8 jours à six mois ».

L'ABORDAGE.

Observation - Définition - Nombre d'abordages - Espèces - Action d'abordage - Responsabilité du capitaine et des officiers - Règlements sur la navigation : interprétation - Commandements de barre.

OBSERVATION :

Parmi les accidents de la navigation maritime, l'un des plus graves, tant au point de vue de ses conséquences pécuniaires que des dangers auxquels sont exposés les équipages, est certes l'abordage qui donne généralement naissance à des litiges importants dont la solution est surtout déterminée par les éléments techniques de l'espèce envisagée.

DEFINITION :

L'abordage est le heurt de deux navires, de deux bateaux ou d'un navire et d'un bateau. Le contact d'un bâtiment (navire ou bateau) avec un mur de quai, un ouvrage d'art ou un corps flottant (bouée par exemple) ne constitue pas un abordage.

Par extension, l'on applique les règles qui régissent l'abordage aux faits par lesquels un bâtiment (navire ou bateau) cause des dommages à un autre bâtiment ou aux personnes et choses se trouvant à bord, alors qu'il n'y a pas contact, donc pas d'abordage proprement dit, mais que les dommages sont occasionnés par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre ou par l'inobservation des règlements sur la navigation.

Il faut, en tout cas, que les bâtiments en question soient destinés à la navigation permanente ou intermittente; c'est le cas, par exemple, des bateaux-phares; le contact d'un navire et d'un bateau-phare constitue un abordage. Il n'en est pas de même du heurt d'un steamer contre un dock flottant ou contre l'épave d'un navire ou d'un bateau naufragé.

1800 abordages maritimes par an

sur 100 abordages 27% d'abordages

20% d'échouement

16% d'avaries des machines

le restant : divers

pour le monde entier

Lorsqu'un bâtiment navigue avec une vitesse telle qu'il crée des remous sur son passage et qu'un autre bâtiment en subit un dommage, il n'y a pas abordage au sens strict, mais les règles de l'abordage sont appliquées pour établir les responsabilités et les conséquences juridiques.

NOMBRE D'ABORDAGES :

Le nombre d'abordages s'est accru depuis la pratique de la navigation à vapeur et à moteur. Au temps des voiliers, les collisions se produisaient surtout à l'entrée et à la sortie des ports, rarement en pleine mer. Même en cas de rencontre de deux voiliers, souvent la vitesse relativement faible de leur allure et une certaine souplesse de leur armature diminuaient les conséquences du choc et rendaient possibles des réparations provisoires permettant d'atteindre un port de relâche.

A présent, la grande vitesse des steamers, le nombre croissant de navires, la régularité et la fixité des routes maritimes multiplient les risques de collision.

La construction métallique des unités donne aux voies d'eau un caractère souvent irréparable, dont les effets sont parfois si soudains que le navire abordé coule en l'espace de quelques secondes.

De plus, les voies d'accès aux ports, les passes navigables, les installations maritimes, n'ont pu être agrandies dans la proportion de l'accroissement des dimensions et du tonnage des navires.

Pour obvier à ces circonstances défavorables, la technique a inventé des dispositifs ingénieux (division des navires en compartiments étanches, appareils de repérage des profondeurs, etc.), mais il est peu probable qu'on réussisse jamais à supprimer complètement les collisions de navires.

Des prescriptions administratives (règlements sur la navigation dans les voies d'accès aux ports, règlement international pour prévenir les abordages en mer) sont un autre préventif des abordages. Elles établissent un ensemble de mesures propres à diminuer les risques de collision,

mais sont incapables de les supprimer. Ce sont d'ailleurs, souvent, des contraventions à ces règlements qui causent les accidents.

ESPECES D'ABORDAGES :

La loi envisage trois hypothèses : l'abordage fortuit, l'abordage fautif, l'abordage douteux.

L'abordage « fortuit » est celui qui est provoqué par des événements extérieurs à l'activité du navire et de son équipage et qu'aucune volonté humaine n'aurait pu empêcher.

C'est le plus souvent l'action d'une force naturelle : brouillard épais, violente tempête, vagues arrachant les feux, etc.

Il faut, en tous cas, pour que l'abordage puisse être considéré comme fortuit, qu'aucune mesure utile qui aurait pu être prise n'ait été négligée.

Les tribunaux admettent rarement la thèse de l'abordage fortuit; il est peu fréquent, certes, qu'aucune faute n'ait été commise par l'un ou l'autre bâtiment.

On a admis toutefois, que l'ordre formel de l'autorité (officiers du port, chefs-éclusiers, etc.) pouvait exonérer le capitaine, s'il est démontré que c'est en obéissant à cet ordre que l'abordage a eu lieu. Il faut un ordre formel; de simples conseils ne suffisent pas.

Bien que le pilote exerce, en fait, la direction des manœuvres à l'entrée des ports, dans les passes navigables et sur les fleuves, le capitaine du navire est censé exercer lui-même le commandement, avoir seulement l'aide du pilote et il doit supporter les conséquences des fautes du pilote, même si celui-ci est obligatoire.

On admet aussi qu'il y a abordage fortuit lors de l'exécution de manœuvres fautives, téméraires ou en cas d'omission de manœuvres utiles, si une situation désespérée menaçait le navire à ce moment et si le péril était tellement imminent que le capitaine n'a eu que quelques secondes pour agir.

Sa volonté étant annihilée, en panique, on se trouve réellement en présence d'une force élisive de responsabilité.

L'abordage est « culpeux » (fautif) lorsqu'il est dû à la faute de l'armateur, du capitaine ou de l'équipage, ou à un vice de construction ou de conditionnement du navire ou de ses engins.

Le plus souvent, les causes d'abordage culpeux résident dans la violation des lois et règlements sur la navigation et surtout du règlement international pour prévenir les abordages en mer. Ce peut-être : l'exhibition de feux autres que les feux réglementaires ou de feux défectueux; l'absence d'émission des signaux phoniques obligatoires; la marche du navire à une vitesse exagérée eu égard aux circonstances ambiantes; toute imprudence ou négligence, etc.

Lorsqu'un bâtiment est remorqué, on admet, sauf conventions contraires entre les parties, que la direction des manœuvres appartient au navire en matière de navigation maritime et au remorqueur en matière de navigation fluviale.

Dans le premier cas, la responsabilité des manœuvres incombe au navire, dans le second, au remorqueur, ceci sous réserve des stipulations conventionnelles et pour autant que certains membres de la traîne n'aient pas commis de faute personnelle indépendante de celui qui dirige les manœuvres de l'ensemble.

L'abordage est « douteux » lorsqu'on est incertain sur les causes de l'abordage. Il est souvent difficile de distinguer l'abordage douteux de l'abordage fortuit.

L'ACTION D'ABORDAGE :

Le propriétaire d'un bâtiment abordé doit faire la preuve des fautes commises par le bâtiment abordeur. Il n'existe pas de présomption légale de responsabilité dans le chef de l'abordeur. Une contravention au règlement ne suffit pas pour établir la responsabilité d'un bâtiment. Il doit exister un rapport de cause à effet entre la faute et

l'abordage. Généralement on recourt à l'expertise. A Anvers, les parties demandent au Président du Tribunal de Commerce la désignation d'experts de la Commission nautique pour déterminer la nature, les causes et les montants des avaries. Ces experts entendent les témoins des parties, sans serment. Cet usage répond aux nécessités techniques et pratiques de la situation. En effet, il importe que l'on puisse interroger les témoins le plus tôt possible après l'accident. Il faut, en outre, se rendre à bord et relever en détail les avaries, faire les constatations techniques qui s'en dégagent. Cette mission ne peut être remplie avec succès que par des techniciens, anciens officiers de marine. Ceux-ci rédigent un rapport qui sert alors de base au règlement amiable entre parties ou, à défaut d'entente, aux plaidoiries des avocats devant le tribunal devant lequel l'action est portée.

L'action doit être intentée, au plus tard, endéans un délai de deux années à compter de la date de l'accident.

Si l'abordage est fortuit, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Si l'abordage est fautif, les dommages sont à charge de celui qui a commis les fautes.

Si l'abordeur et l'abordé sont tous deux en faute, il est fait masse des dommages, lesquels sont ensuite répartis entre les bâtiments au prorata de leurs fautes.

Enfin, en cas d'abordage douteux, chacun supporte ses dommages.

Très fréquemment, après qu'une collision s'est produite, le propriétaire du bâtiment abordé, fait saisir conservatoirement le navire abordeur, pour tenir une garantie de paiement de l'indemnité qui sera éventuellement allouée. L'armateur du bâtiment saisi peut obtenir la main-levée de la saisie en donnant une autre garantie, généralement une garantie de banque. Cette substitution permet au bâtiment saisi de poursuivre son voyage.

RESPONSABILITE DU CAPITAINE ET DES OFFICIERS :

Les témoins les plus importants que l'on entend sont habituellement les officiers des bâtiments entrés en collision.

Leurs dépositions sont soigneusement examinées par les experts d'abord, par les avocats ensuite, lorsque l'affaire est soumise au tribunal. Lorsqu'un navire a été déclaré responsable, son propriétaire doit indemniser les victimes de l'accident.

Théoriquement, le capitaine qui a commis une faute peut être l'objet d'un recours intenté contre lui par l'armateur. En pratique, ce recours n'est pas exercé; il serait d'ailleurs souvent illusoire, car les montants dus sont généralement considérables.

Mais une action peut être intentée au capitaine et aux officiers en cas d'accident de personnes, résultant de l'abordage.

Il s'agit alors d'une action pénale menée par la justice répressive et portée devant le Tribunal correctionnel.

Enfin, depuis la création du Conseil d'enquête maritime, les officiers de marine sur lesquels pèse le soupçon de fautes professionnelles, doivent justifier leur conduite devant ce nouveau tribunal. Les conséquences n'en sont pas négligeables, puisque les sanctions infligées par ce Conseil peuvent aller depuis le simple avertissement jusqu'au retrait des brevets et jusqu'à l'interdiction définitive d'exercer les fonctions d'officier de marine ou de capitaine.

REGLEMENTS SUR LA NAVIGATION :

Les abordages ont fréquemment pour cause la violation des règlements sur la navigation.

Chaque pays édicte les dispositions qui lui conviennent pour réglementer la navigation dans les eaux territoriales, les eaux maritimes et fluviales.

En raison du caractère international de la navigation

maritime, des conventions internationales ont été conclues entre les pays maritimes.

La plus importante est celle édictant un règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Ce règlement fut adopté à la conférence de Bruxelles, du 23 septembre 1910.

La seule violation des règlements sur la navigation n'entraîne pas la responsabilité des contrevenants.

Pour que ceux-ci puissent encourir une condamnation, il faut que l'accident trouve sa cause dans la violation d'une disposition règlementaire. Il doit exister un lien de cause à effet entre la contravention aux règlements et l'accident. Une faute purement théorique n'entraîne pas de responsabilité.

Les décisions de justice en matière d'abordage ont commenté fréquemment la portée des dispositions règlementaires sur la navigation tant nationales qu'internationales.

INTERPRETATION DES REGLEMENTS SUR LA NAVIGATION :

Nous reproduisons sous ce titre la teneur de quelques décisions judiciaires visant l'interprétation des dispositions règlementaires sur la navigation.

Le fait matériel de l'abordage seul ne suffit pas pour engager la responsabilité du capitaine du navire abordeur; le fait d'un tiers dont on n'a pas à répondre constitue un cas fortuit.

— L'abordage ne peut être considéré comme fortuit que si le demandeur à qui incombe le fardeau de la preuve, reste en défaut d'établir à suffisance de droit la faute, la négligence ou l'imprudence du capitaine du navire abordeur, résultant soit de la vitesse exagérée du steamer eu égard au brouillard qui régnait dans des parages extrêmement fréquentés, soit d'une fausse manœuvre d'évitement, etc.

— Art. 4. — Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.

Le navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit mettre la plus grande diligence à montrer les signaux prescrits par l'art. 4 du règlement du 31-3-1897 (appel Brux. 7-5-1924).

— Art. 15. — Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus (signaux phoniques pour la brume).

— Commet une imprudence, le capitaine qui se fie exclusivement aux signaux phoniques sans réduire en même temps sa vitesse dans les limites nécessaires. Les prescriptions règlementaires sont obligatoires pour tous les navires et spécialement pour les malles naviguant entre Ostende et Douvres.

— L'abordé supporte la moitié de la responsabilité de l'accident, quand même il était immobile, si, en temps de brume, il a négligé de donner les signaux phoniques prescrits par le règlement. En vain soutient-il que le brouillard était si épais que toute navigation lui paraissait impossible.

Il n'importe pas non plus que l'abordé fût mouillé en dehors du thalweg (Comm. Anv. 29-9-1922).

— Art. 16. — Tout navire, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, doit aller à une vitesse modérée en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

— Le premier devoir des navires à vapeur naviguant par fort brouillard est de réduire leur vitesse de manière à pouvoir parer à toute éventualité.

Le point de savoir si une vitesse est ou non assez modérée est une question de fait qui doit être appréciée dans chaque espèce déterminée suivant les circonstances (passages plus ou moins fréquentés, intensité du brouillard, circonstances atmosphériques, direction du vent, tonnage du navire, vitesse normale, etc.).

Un capitaine prudent règle sa marche de manière à pouvoir s'arrêter dans les limites du champ visuel et il doit, à cet effet, sans annuler l'action du gouvernail, la diminuer en stoppant de temps à autre, s'il y a lieu.

Quand les observations météorologiques représentent le brouillard comme très épais, ne permettant aux navires de s'apercevoir qu'à courte distance, soit une longueur de navire, le fait de naviguer dans ces conditions, à la vitesse de 7 à 8 nœuds, constitue un manquement grave aux mesures de prudence imposées par le règlement aux termes duquel tout navire, soit à voile, soit à vapeur, ne doit aller qu'à une vitesse modérée pendant les temps de brouillard, de brume ou de neige.

— Le navire qui a continué sa marche dans des circonstances qui rendent la navigation impraticable est responsable de l'abordage avec un autre navire immobile au mouillage.

— Si aucun texte formel ne prescrit aux navires de mouiller par brume intense, cette mesure élémentaire de prudence, commandée dans certaines circonstances par l'expérience du marin, résulte implicitement de diverses dispositions règlementaires.

— Art. 20. — Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voile.

— En général, le fait seul d'un abordage entre un steamer et un voilier ne suffit point pour créer à charge du premier une présomption quelconque de faute; lorsqu'un vapeur et un voilier courent des routes impliquant un risque d'abordage, le règlement prescrit au premier de s'écarter de la route du second et à ce dernier de continuer la sienne; il suit de là qu'une collision peut être la conséquence du manquement des deux bâtiments ou de l'un d'eux.

— Le voilier dont la route croise celle d'un vapeur doit conserver sa vitesse aussi longtemps qu'il n'a pas acquis la certitude que le vapeur est incapable de gouverner (appel Brux. 7-5-1924).

— Art. 24. — Tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

— C'est au navire rattrapant à veiller à ce que le trémage ne s'effectue pas en un endroit dangereux (appel Brux. 15-6-1928).

— Art. 28. — Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants, etc.

— Commet une faute, le navire qui donne des signaux phoniques non suivis d'exécution immédiate. Les signaux phoniques de manœuvre doivent être faits au moment où le navire modifie effectivement sa route, c'est à dire obéit à la barre et vient sur un bord, et non au moment où le commandement est transmis à la barre ou bien au moment où la barre est mise en action pour forcer le navire dans la direction spécifiée par le signal (appel Gand 18-6-1928).

— Il n'appartient pas à un navire de modifier le signal qu'il avait primitivement donné et auquel l'autre navire persiste à se conformer, alors surtout qu'il n'y avait aucune raison de modifier le signal, aucun obstacle ne se présentant devant lui, les deux navires étant seuls dans la passe entièrement libre (appel Brux. 23-2-27).

En dehors du règlement international pour prévenir les abordages en mer, existent dans les différents pays maritimes, des règlements locaux dont les dispositions sont obligatoires pour les navigateurs qui engagent leur responsabilité en ne s'y conformant pas.

Cela résulte de l'article 30 du règlement international: « Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque ».

De même, outre ceux mentionnés dans le règlement international, d'autres feux peuvent être exhibés, d'autres signaux émis, conformément à l'article 13 ainsi conçu du règlement international : « Les présentes règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spécia-

les édictées par un gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi, non plus que l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés. »

En Belgique, différents arrêtés royaux ont promulgué notamment les dispositions règlementaires ci-après sur la navigation : règlement particulier de police et de navigation : Escaut maritime en amont du Melkhuis, Durme, Rupel, Nèthe inférieure, Dyle inférieure et Senne (arr. royal du 28-8-1892).

— règlement de navigation pour la passe du Krankeloon dans l'Escaut (arr. royal du 15-12-1896).

— arrêté royal du 10 octobre 1905 édictant un signal spécial imposé aux navires qui, dans la rade d'Anvers, manœuvrent pour se rendre aux bassins ou à quai;

— règlement pour la navigation en aval du Melkhuis (arr. royal du 10-10-1905) ;

— règlement pour la navigation sur la section de l'Escaut comprise entre une limite située à un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise (arrêté royal du 27-9-1926) ;

— arrêté royal du 10 septembre 1930 portant extension de la rade d'Anvers.

Pour la connaissance et l'application des règlements locaux sur la navigation, l'utilisation des services d'un pilote est d'usage.

Le capitaine qui, insuffisamment au courant des conditions locales de la navigation, négligerait d'avoir recours aux conseils d'un pilote, exposerait sa responsabilité si un accident s'en suivait, attribuable à la méconnaissance des particularités locales des eaux navigables.

COMMANDEMENTS DE BARRE :

Il convient de mentionner, en complément de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer, une disposition de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (signée à Londres le 31 mai 1929).

Cette disposition vise l'unification des commandements de barre et est ainsi conçue :

« Les gouvernements contractants conviennent qu'à la date du 30 juin 1931 à partir de minuit, les commandements à la barre, c'est à dire les commandements donnés à l'homme de barre, doivent être donnés, sur tous leurs navires, sous la forme de commandements directs, c'est à dire que, le navire allant de l'avant, le mot « tribord » ou « droite » ou tout mot équivalent à « tribord » ou à « droite » ne doit être donné à bord des navires — tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours — que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire. »

La violation de cette disposition entraînerait la responsabilité du navigateur si elle était la cause d'un accident.

Deuxième partie : Le Personnel Maritime

GENERALITES.

Objet - Définition - Composition de l'équipage.

OBJET :

Dans cette partie de l'ouvrage, nous n'étudierons que le statut juridique du personnel maritime navigant, à l'exclusion de celui de l'Etat. Nous n'examinerons pas ce qui se rapporte au personnel utilisé dans les services terrestres des armements et qui, au sens large, pourrait être aussi incorporé dans le personnel maritime. Ce personnel terrestre est régi par les lois ordinaires sur les contrats de louage de services, de travail ou d'emploi.

DEFINITION :

En vertu de la loi sur le contrat d'engagement maritime, on entend par marin toute personne engagée pour le service d'un navire et inscrite au rôle d'équipage.

Sont donc exclues de cette étude toutes personnes utilisées par un armateur à bord d'un navire mais non inscrites au rôle d'équipage.

La distinction, très nette en théorie, l'est moins dans la pratique. Il est fréquent, en effet, qu'un marin continue à louer ses services, à son armateur, après l'expiration d'un rôle d'équipage et avant la signature d'un nouveau. Certains marins ont d'ailleurs, en dehors d'un contrat d'engagement maritime constaté par le rôle d'équipage, un contrat plus général de louage de services. La grande majorité des officiers télégraphistes, en particulier, sont engagés dans les liens d'un contrat d'emploi ordinaire avec la société qui a la concession des installations de télégraphie sans fil à bord des navires belges.

COMPOSITION DE L'EQUIPAGE :

L'équipage d'un navire de commerce comprend le capitaine et les officiers qui forment l'état-major, et l'équipage proprement dit ou personnel subalterne.

Le capitaine est, au point de vue technique, le directeur suprême de l'expédition maritime.

A l'égard de son armateur il doit suivre les instructions reçues.

Il ne peut ni dérouter ni relâcher, sans motifs valables.

Avec l'introduction des machines comme moyens de propulsion des navires et avec l'accroissement constant des tonnages et des capacités de transport, il a fallu partager les pouvoirs du capitaine.

Celui-ci conservant la direction suprême de l'expédition, la direction du service et du personnel des machines est passée au premier officier mécanicien. Il convient de signaler, d'ailleurs, que le personnel des machines est devenu plus important que celui du pont. A bord des steamers le travail mécanique l'emporte sur le travail proprement marin.

Sur les navires à passagers, le commissaire de bord s'est substitué au capitaine pour tout ce qui concerne l'entretien des passagers, la comptabilité du bord, en un mot, le service général.

Le commissaire de bord a rang d'officier. A bord des navires affectés uniquement au transport de marchandises, le service général est de la compétence d'un maître d'hôtel qui n'a pas rang d'officier.

Les officiers peuvent être classés d'après leur rôle (capitaine et officiers), leur grade (1er officier, 2nd officier etc.), leur spécialité (officiers du pont, de la machine, télégraphistes, commissaires de bord, médecins, aumôniers, professeurs).

Ils exercent leurs attributions techniques, chacun dans sa spécialité, sous l'autorité suprême du capitaine.

Nous avons indiqué plus haut (voir la loi sur la sécu-

rité des navires) quelle était la composition obligatoire des états-majors et qu'en principe les officiers qui commandent à bord des navires belges doivent être de nationalité belge.

L'équipage subalterne ou équipage proprement dit se subdivise en personnel du pont, des machines et du service général.

Le personnel du pont comprend les timoniers (qui dirigent le gouvernail), les matelots proprement dits (qui effectuent les différentes tâches inhérentes à la navigation et à l'entretien du navire), les novices ou mousses (apprentis matelots), les cadets (appellation des candidats officiers de pont pendant leur embarquement en qualité de novices ou de matelots).

Le maître d'équipage occupe un rang intermédiaire entre l'équipage subalterne et l'état-major. C'est le maître d'équipage qui répartit et surveille le travail des matelots et des novices.

Le personnel des machines comporte, en dehors des officiers mécaniciens, les graisseurs, les chauffeurs, les soutiers, éventuellement les électriciens.

Le personnel de cabine ou du service général comprend les commissaires, infirmiers, maîtres d'hôtel, cuisiniers, stewards, garçons de cabine, etc.).

REGIME ADMINISTRATIF.

Observation - Rôle de la marine - Servitudes militaires - Régime électoral et civil - L'absence : généralités, situation juridique, effets.

OBSERVATION :

En Belgique, les marins ne forment pas une catégorie de citoyens à part; ils n'ont pas de régime administratif distinct. Il en est autrement dans certains pays, en France notamment, où les marins connaissent le régime de l'inscription maritime. Par le système de l'inscription maritime, tous les marins sont obligatoirement inscrits en vue de l'assujettissement au service militaire dans les équipages de la flotte. C'est essentiellement un procédé de recrutement du personnel nécessaire à la marine de guerre.

ROLE DE LA MARINE :

Il y a lieu de signaler, toutefois, dans notre pays, une tentative qui vit le jour, par l'institution d'un rôle de la marine.

Cette institution trouve son origine dans les articles 46-47 et 48 de l'arrêté royal du 29 juin 1930 portant création d'une école de la marine.

Article 46 : il est institué un Rôle de la marine.

Sont portés au Rôle de la Marine, les marins de nationalité belge de tous grades, porteurs d'un certificat d'aptitude délivré après fréquentation des divisions moyenne ou supérieure de l'école de Navigation d'Ostende, conformément aux dispositions du présent arrêté.

Article 47 : les marins inscrits au Rôle de la Marine sont autorisés à porter sur leur uniforme les insignes déterminés par arrêté royal.

Article 48 : Les marins de tous grades portés au Rôle de la Marine bénéficient d'un privilège pour l'admission dans les services maritimes actifs de l'Etat.

Ils jouissent, en outre, s'ils naviguent sous pavillon belge, d'une indemnité annuelle appelée « prime du Rôle » dont le montant est déterminé par le Ministre de la Marine.

Les arrêtés-royaux organisant le fonctionnement de cette nouvelle institution n'ont pas encore paru.

Le but visé par les promoteurs du Rôle de la Marine est à la fois de grouper en un organisme officiel l'élite morale et intellectuelle des officiers de marine et de constituer un noyau d'officiers de la marine marchande qui, après la fréquentation de cours adéquats, seront aptes à servir à bord des navires marchands dans les conditions particulières de la navigation en temps de guerre.

SERVITUDES MILITAIRES :

Depuis la loi de milice du 5 mars 1929, applicable pour la première fois aux miliciens de la classe 1930, les marins peuvent être dispensés du service militaire en temps de paix.

A cette fin ils doivent :

1) appartenir à l'une des spécifications suivantes : officiers de marine; élèves des écoles de navigation ou de pêche; mécaniciens, chauffeurs et matelots de la marine de l'Etat, de la marine marchande ou de la flotte de pêche ;
2) adresser pendant huit années consécutives une demande de sursis d'un an. Après l'expiration de ces huit années, les intéressés sont définitivement libérés du service militaire en temps de paix.

REGIME ELECTORAL ET CIVIL :

Les marins belges ne jouissent d'aucun régime particulier en matière de lois électorales ou civiles. Celles-ci ne tiennent pas compte du caractère essentiellement itinérant du métier de marin. En matière de divorce, par exemple, aucune exception n'est accordée aux marins pour tous les actes de procédure qui requièrent la comparution personnelle des parties.

L'ABSENCE.

Généralités : Il arrive qu'un accident grave entraîne la disparition d'une partie ou de la totalité de l'équipage et des passagers d'un navire.

Parfois les corps sont repêchés et les cadavres identifiés. Les autorités compétentes dressent alors l'acte de décès conformément à la loi. Nous rappelons ici qu'en cas de décès survenu à bord pendant un voyage en mer, il doit en être dressé acte par le capitaine, dans les 24 heures, en présence de deux témoins pris parmi les officiers du navire, ou à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage.

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

A l'arrivée du navire dans un port belge, le rôle d'équipage doit être déposé au bureau du Commissaire maritime ou, à son défaut, à celui du chef de l'administration locale.

Dans ces cas, les effets du décès sont les mêmes que pour les personnes décédées à terre; la personnalité du défunt est éteinte, la succession est ouverte, le mariage est dissous.

Mais souvent les cadavres ne sont pas repêchés ou bien l'on se trouve en présence de disparitions et il est impossible de dresser un acte de décès.

La même situation se présente à terre, mais rarement en temps de paix et très fréquemment en temps de guerre. Dans ce dernier cas, une législation spéciale et passagère est mise en vigueur.

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

Il est sans intérêt que certains témoins d'un accident soient convaincus de la mort de la personne accidentée. Cette conviction n'est pas suffisante pour permettre de dresser un acte de décès.

Effets de l'absence : L'absence juridique atteint inévi-

tablement les personnes qui ont des rapports de droit avec l'absent.

Si celui-ci est marié, la femme reste-t-elle liée?

Que devient son patrimoine?

Quels recours les créanciers peuvent-ils exercer?

Autant de questions à résoudre.

La première phase se présente lorsqu'il y a présomption d'absence. On est sans nouvelles d'un marin (dans le cas qui nous occupe) et les créanciers ou les héritiers présomptifs désirent exercer leurs droits.

Ces personnes doivent pour cela, s'adresser au tribunal du dernier domicile de l'absent et justifier par tous moyens leurs appréhensions sur le sort de l'absent. Le tribunal n'accordera les mesures demandées que si l'absent n'a pas laissé un mandataire avec des pouvoirs suffisants pour solutionner les questions discutées.

Si cette période d'incertitude et d'absence dure quatre ans et si l'absent n'a pas laissé de mandataire, les parties intéressées peuvent demander au tribunal de déclarer officiellement l'absence, mais le tribunal ne se prononcera qu'après enquête.

Si l'absent a laissé un mandataire chargé de veiller à ses affaires, la déclaration officielle d'absence ne peut être demandée qu'après qu'on ait été dix ans sans nouvelles. Celà se conçoit, puisque si un mandataire a été désigné, les intérêts de l'absent ne sont pas laissés à l'abandon.

Effets relatifs aux biens : Par le jugement déclaratif d'absence, les héritiers présomptifs peuvent, moyennant caution, se faire envoyer en possession provisoire des biens appartenant à l'absent au jour de son départ ou de ses dernières nouvelles.

On procède donc à un partage provisoire de la succession contre garanties à fournir par les bénéficiaires.

Si l'absent reparaît, ceux qui se sont partagé ses biens doivent lui en rendre compte et les lui restituer.

L'envoi en possession définitive peut être demandé au tribunal 30 ans après l'envoi en possession provisoire ou à la date à laquelle l'absent est né depuis 100 ans.

Si l'absent revient après que l'envoi en possession définitive a été prononcé, il a encore le droit de recouvrer ses biens.

Effets relatifs à la famille : Le mariage n'est pas dissous par l'absence, mais si le conjoint contracte une nouvelle union, ce mariage existe et ne peut être attaqué que par l'époux absent si celui-ci reparaît.

De plus, les actes accomplis par la femme ne pourront être annulés que si l'absent revient.

La loi édicte encore une série de mesures relatives aux enfants dont l'un des parents est absent. Mais leur étude nous entraînerait trop loin et n'offre, d'ailleurs, qu'un intérêt secondaire pour ce bref examen de la situation juridique des personnes disparues en mer.

REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL.

Généralités - Droit pénal commun - Droit pénal spécial : fautes de discipline, délits maritimes, crimes maritimes - Droit disciplinaire professionnel : Conseil d'Enquête Maritime - La police maritime.

GENERALITES.

La marine marchande, dans la plupart des pays, possède un droit disciplinaire et pénal qui lui est propre. Souvent ce droit pénal particulier se complète d'un droit professionnel. A des fonctions spéciales correspondent des devoirs adéquats, plus rigoureux que ceux qui pèsent sur tous, à raison des particularités mêmes du métier de marin et des nécessités inhérentes à l'expédition maritime.

Ce droit particulier contribue à donner au métier de marin un caractère militaire, et certaines de ses dispositions répressives sont applicables même aux passagers. C'est vraiment le droit de l'expédition maritime. Celà résulte de l'article 3 de la loi du 5 juin 1928 revisant le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime : « Sont assujetties aux dispositions du présent code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ou de pêche ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage. Les personnes inscrites au rôle d'équipage y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusque et y compris le moment de leur débarquement régulier. Les passagers ne sont assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils seront toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un crime ou d'un délit grave. »

DROIT PENAL COMMUN.

Les marins et toutes personnes reçues à bord en vue de prendre part à l'expédition maritime sont soumises à l'ap-

plication éventuelle des dispositions du droit pénal commun, réunies dans le code pénal.

Toute personne du bord coupable d'une infraction aux lois pénales peut donc être poursuivie devant la juridiction répressive, conformément au droit commun.

DROIT PENAL SPECIAL.

Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

En dehors de l'application du droit pénal commun existe le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime qui réprime les fautes de discipline, les délits et les crimes maritimes.

Ce code a été revisé par une loi du 5 juin 1928. Il s'applique à toutes les personnes qui prennent part à l'expédition maritime.

Les infractions maritimes se subdivisent en : fautes de discipline punies de peines disciplinaires; délits maritimes punis de peines correctionnelles; crimes maritimes punis de peines criminelles.

Fautes de discipline.

Sont des fautes de discipline :

1) la désobéissance simple;
2) la négligence à prendre son poste;
3) le manque au quart;
4) le défaut de vigilance pendant le quart, et notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, de service dans les machines ou en service quelconque de garde;
5) l'ivresse sans désordre, en service;
6) les disputes en mer ou en service;
7) l'absence irrégulière du bord (sauf l'absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité et sauf l'absence du bord après le moment fixé pour le commencement de l'appareillage, qui sont des délits);

8) l'embarquement clandestin de boissons fortes ou de vins pour la consommation à bord;
9) la dégradation volontaire de matériel du bord (sauf la destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, qui sont des délits maritimes);
10) l'emploi, sans autorisation, du matériel du bord;
11) le manque de respect aux supérieurs, et généralement tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.

Peines disciplinaires.

Les peines applicables aux fautes de discipline sont : pour les marins : la retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs, si l'équipage est engagé à la part; pour les officiers : la retenue de un à quinze jours de traitement.

Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à cinquante francs pour les fautes de discipline spécifiées sous les numéros 1 à 6, 10 et 11 ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer.

Pour les passagers de cabine les peines sont : la consigne en chambre pendant quatre jours au plus; pour les passagers d'entrepont, l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

Juridiction en matière de discipline.

Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué, sans recours :

1) aux commissaires maritimes lorsque le navire se trouve dans un port belge; c'est au commissaire maritime que le capitaine doit adresser sa plainte;
2) aux commissaires maritimes des ports du Congo et aux consuls belges résidant dans les ports étrangers; c'est à eux que le capitaine doit adresser sa plainte;
3) au capitaine lui-même, si le navire est en mer ou dans

un port où ne se trouve ni commissaire maritime, ni consul.

Lorsque, dans ces cas, le capitaine exerce le pouvoir disciplinaire, il doit rendre compte des peines qu'il a appliquées, au commissaire maritime du port d'arrivée en Belgique ou au Congo et au consul, au premier port où le navire relâchera.

Les commissaires maritimes des ports belges prononcent les peines pour toutes les fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles les commissaires maritimes des ports congolais ou les consuls n'ont pas statué.

La loi établit ainsi une sorte de contrôle des commissaires maritimes et des consuls sur l'exercice du pouvoir disciplinaire par le capitaine.

D'une façon générale, le capitaine a sur quiconque se trouve à bord, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison, ainsi que la bonne fin de l'expédition. Il peut employer à ces fins tous les moyens utiles de coërcition et requérir quiconque se trouve à bord de lui prêter main forte. Dans les ports, le capitaine agit avec le concours du commissaire maritime ou du consul. Il peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de l'autorité locale.

Procédure.

Toute faute de discipline doit être mentionnée par le capitaine dans le livre de bord. L'autorité qui a statué (commissaire maritime, consul ou capitaine) y inscrit sa décision après avoir entendu le coupable qui doit être requis de signer. En cas de refus ou d'impossibilité de signer, il en est fait mention au livre de bord.

Le produit des retenues opérées sur les traitements et salaires à titre de peines disciplinaires doit être versé, par les soins des commissaires maritimes, à la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

Prescription.

Les poursuites du chef de fautes disciplinaires se prescrivent par six mois à compter du jour où la faute a été commise.

La prescription des peines disciplinaires est d'une année.

Délits maritimes.

Les infractions maritimes punies de peines correctionnelles sont des délits maritimes.

Les peines correctionnelles sont : l'emprisonnement de huit jours à cinq ans et l'amende de vingt-six francs et plus.

Il n'est pas possible d'énumérer ici en détails la liste des délits maritimes et les peines qui y sont attachées. Au surplus, l'application de ces peines varie avec l'existence de circonstances atténuantes, de causes d'excuse légales, de l'absence de condamnations antérieures.

Citons à titre d'exemples, les délits maritimes suivants: la réitération de fautes disciplinaires, l'ivresse avec désordre à bord ou en service; la destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord; l'embarquement, la détention ou le débarquement, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, d'objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais et dommages; la contrebande; l'altération volontaire de vivres; l'abandon d'un poste de barre, de vigie, de manœuvre ou de garde; l'absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité; l'absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage; l'incitation à commettre ces deux derniers délits; l'abandon du navire par le capitaine, hors le cas de force majeure; le refus d'obéir aux ordres donnés pour la manœuvre du navire ou le maintien du bon ordre; l'outrage par paroles, faits ou gestes, aux capitaines, officiers, commissaires maritimes et consuls dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions; l'outrage par paroles, faits

ou gestes envers une personne investie d'une autorité à bord; l'embarquement ou le débarquement irrégulier d'un homme d'équipage, par le capitaine; l'admission irrégulière par ce dernier d'un passager à son bord; l'embarquement clandestin; la vente à bord, sans autorisation, de boissons alcooliques ou fermentées; l'abandon à terre, dans la colonie ou à l'étranger, d'un homme d'équipage malade ou blessé, sans que le capitaine en ait avisé le commissaire maritime ou le consul; la contravention aux lois et règlements de police maritime par le pilote, le capitaine ou tout homme d'équipage; toute contravention aux lois et règlements relatifs à la sécurité de la navigation par le pilote, le capitaine ou un officier de quart; la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux, bouées, etc., dus à un défaut de prévoyance ou de précaution; l'absence ou l'altération des marques extérieures d'identité des navires, requises par les règlements; le défaut d'assistance en mer aux personnes en danger de se perdre; l'abandon par le capitaine de son navire en danger, mais sans nécessité; la vente d'un navire par le capitaine, hors le cas prévu à l'article 73 du code de Commerce; etc., etc.

Peines correctionnelles.

Les délits maritimes sont punis de peines d'emprisonnement pouvant aller de huit jours à cinq ans et d'amendes de vingt six francs et plus.

Juridiction en matière de délits maritimes.

Les délits commis à bord d'un navire belge sont réputés commis sur le territoire du royaume. Les tribunaux correctionnels sont compétents pour juger, en premier ressort, les délits maritimes, conformément aux prescriptions des lois en vigueur.

Sont également compétents pour juger les délits maritimes : le juge du lieu de l'infraction, celui du lieu de la dernière résidence connue; celui du lieu où l'inculpé a été

trouvé et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire.

A leur défaut, la connaissance du délit appartient au tribunal correctionnel de Bruxelles.

Les marins indigènes de la colonie enrôlés à bord d'un navire belge sont jugés par les tribunaux de la colonie, si le navire aborde dans un port congolais. Ces tribunaux prononcent les peines prévues dans le Code pénal et disciplinaire pour la Marine Marchande, mais dans les formes et suivant les règles de compétence prévues par les lois de la colonie.

Procédure en matière de délits maritimes.

Lorsqu'un délit a été commis à bord pendant le voyage, le capitaine assisté de l'officier qui a fait rapport, doit procéder aussitôt à une instruction sommaire et préparatoire et recevoir les dépositions des témoins. Il est dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et l'officier déclarant et mention en est faite sur le livre de bord.

Au premier port belge où le navire aborde, le capitaine remet au commissaire maritime les procès-verbaux qui ont été établis. Ceux-ci sont destinés au Procureur du Roi de l'arrondissement.

Si le navire à bord duquel un délit a été commis en cours de voyage aborde en premier lieu à un port étranger ou congolais, les procès-verbaux sont remis au consul ou au commissaire maritime colonial.

Si le délit est commis à bord pendant le séjour du navire en Belgique, le capitaine doit déposer les procès-verbaux entre les mains du commissaire maritime, au plus tard le lendemain du jour où le délit a été découvert.

Le même délai doit être respecté pour le dépôt entre les mains du consul ou du commissaire maritime colonial, dans le cas où ces autorités interviennent de la manière rappelée ci-dessus. Les consuls et les commissaires maritimes dressent acte de la comparution et des déclarations du capitaine.

Prescription des délits maritimes.

Les délits maritimes se prescrivent par cinq années révolues à compter du jour de l'infraction. S'il a été fait des actes d'instruction ou de poursuite, la prescription commence à courir à compter du dernier de ces actes.

Crimes maritimes.

Les infractions maritimes punies de peines criminelles sont des crimes maritimes.

Citons parmi les crimes maritimes : les fraudes, violences ou menaces envers le capitaine pour s'emparer du navire ; le meurtre commis dans le même but ; le détournement d'un navire commis par le capitaine ; la destruction par le capitaine et sans nécessité, de tout ou partie du chargement, des vivres ou effets du bord ; l'échouement, la destruction ou la perte volontaires et intentionnels du navire, commis par le capitaine, le pilote ou toute autre personne de l'équipage dans une intention criminelle; les actes de piraterie, etc.

Peines criminelles.

Les peines criminelles comportent la mort, les travaux forcés, la détention, la réclusion, la confiscation spéciale, l'interdiction de certains droits politiques et civils, l'amende de vingt-six francs au moins.

Juridiction en matière de crimes maritimes.

Les cours d'assises sont compétentes pour connaître des crimes maritimes. En cas de correctionnalisation de l'affaire, les tribunaux correctionnels sont compétents.

Quant à la compétence territoriale des cours d'assises et tribunaux correctionnels, nous renvoyons à ce que nous avons dit ci-dessus au sujet de la juridiction en matière de délits maritimes.

Procédure en matière de crimes maritimes.

La procédure d'instruction est la même pour les crimes que pour les délits maritimes.

Prescription des crimes maritimes.

Les crimes maritimes se prescrivent par dix années révolues à compter du jour de l'infraction. S'il a été fait des actes d'instruction ou de poursuite, la prescription commence à courir à compter du dernier de ces actes.

DROIT DISCIPLINAIRE PROFESSIONNEL.

Le Conseil d'Enquête Maritime. - Compétence. - Procédure. Sanctions. - Recours. - Jurisprudence. L'obligation d'assistance.

Notion. — La profession d'officier de marine implique l'accomplissement de devoirs nombreux dont l'inexécution ne constitue pas nécessairement une infraction pénale.

En dehors des violations de la loi réprimées par des sanctions pénales, il y a aussi des violations aux règles professionnelles.

En vue de la répression de ces fautes professionnelles une loi du 30 juillet 1926 a institué le Conseil d'Enquête Maritime de Belgique.

Compétence du Conseil d'Enquête Maritime.

Elle est quadruple ; le Conseil d'Enquête Maritime a pour but :

1) de chercher et de déterminer les causes des accidents maritimes intéressant les navires de mer belges et les bâtiments de pêche munis du certificat de propriété ;
2) d'exercer une juridiction disciplinaire sur les capitaines et patrons, les officiers du pont et de machine et les chefs-télégraphistes des bâtiments déterminés ci-dessus, ainsi que sur toutes personnes, même non brevetées, assurant la responsabilité du quart ou la conduite d'un bâtiment ;
3) de juger en appel les décisions prises par le Service d'inspection maritime ou par le Consul de Belgique conformément à la loi sur la sécurité des navires ;
4) éventuellement, de suspendre ou d'annuler le brevet ou la licence des personnes sur lesquelles il exerce sa juridiction et dont il constate l'inaptitude physique; d'interdire de remplir des fonctions à bord de navires belges aux personnes ne possédant ni brevet ni licence ou porteurs d'un diplôme étranger.

Cette énumération suggère les observations suivantes. Tous les marins qui ont rang d'officier ne sont pas justiciables du Conseil d'Enquête Maritime. Echappent à cette juridiction, les commissaires de bord, médecins, aumôniers, professeurs (à bord des navires-écoles), les officiers télégraphistes autres que le chef télégraphiste. On constate là une lacune, surtout en ce qui concerne les officiers télégraphistes et les commissaires de bord. Par contre, la compétence du Conseil d'Enquête est étendue à des marins non officiers, dans le seul cas où ces marins assument la responsabilité du quart et la conduite d'un bâtiment.

La compétence « ratione materiae » n'est pas définie non plus. L'article 2 de la loi exprime : « Le Conseil d'Enquête exerce, en outre, une juridiction disciplinaire sur les capitaines, etc. Lorsqu'une personne relevant de cette juridiction a manqué à ses devoirs professionnels, le Conseil peut, même en l'absence de tout accident, lui appliquer une sanction disciplinaire, en suivant la procédure instituée par la loi ».

La question s'est posée de savoir si le Conseil d'Enquête est libre d'apprécier sans contrôle ce qu'il faut considérer comme faute professionnelle ou si, au contraire, il doit se limiter à réprimer les fautes professionnelles techniques qui sont de nature à provoquer un accident au navire.

La Cour de Cassation a été saisie de la question, le Conseil d'Enquête s'étant déclaré compétent en matière de contrebande maritime.

Un arrêt en date du 28 septembre 1931 a tranché la question dans le sens de la compétence générale du Conseil d'Enquête.

Siège : Le siège du Conseil d'Enquête est à Anvers, mais il peut se transporter dans une autre commune belge.

Le Conseil d'Enquête siège généralement à Ostende pour examiner les affaires qui intéressent la navigation à la pêche; à Anvers pour celles qui concernent la marine marchande; occasionnellement aussi à Gand ou à Bruges.

Composition : Le Conseil d'Enquête Maritime se compose d'un président, d'un ou de plusieurs vice-présidents, d'assesseurs, d'un greffier, d'un ou de plusieurs greffiers-adjoints. Les président et vice-présidents sont choisis parmi les magistrats de carrière.

Parmi les assesseurs, quatre au moins doivent être porteurs du brevet belge de capitaine au long cours ou au cabotage, quatre au moins du brevet ou de la licence belge de mécanicien ou de machiniste, deux au moins du brevet belge de patron-pêcheur.

Ces assesseurs devront avoir navigué en cette qualité pendant deux ans au moins au cours des vingt années qui précèdent leur nomination.

Les conditions ainsi requises assurent au Conseil d'Enquête son caractère de juridiction disciplinaire professionnelle.

Un commissaire de l'Etat, docteur en droit, recueille tous les renseignements de nature à éclairer le Conseil d'Enquête sur les faits relevant de sa compétence. Il a l'initiative de l'application des mesures disciplinaires.

Sa tâche est facilitée par l'obligation imposée à toutes les autorités judiciaires et administratives belges et congolaises et aux consuls de Belgique, de signaler au commissaire de l'Etat les accidents maritimes et les faits relevant de la juridiction du Conseil d'Enquête et dont ils auront acquis la connaissance par leurs fonctions.

En outre, tout intéressé a le droit de déposer plainte entre les mains du commissaire de l'Etat. La demande spontanée de comparaître est admise également.

Procédure.

Nous négligeons les prescriptions techniques en la matière et nous en tenons aux généralités.

Le président du Conseil d'Enquête fixe lieu, jour et heure pour la réunion du Conseil. Au jour fixé, le Conseil décide, après avoir entendu le Commissaire de l'Etat, s'il y a lieu de procéder à une enquête sur l'affaire qui lui est soumise.

Toutefois, l'enquête est obligatoire dans les cas suivants : mort d'homme, lésion corporelle grave, perte ou abandon de bâtiment, collision avec tout corps fixe ou flottant, dommages causés à un autre bâtiment que par collision, échouement, incendie, dommages matériels affectant la bonne navigabilité du navire, sa sécurité, où s'il s'est écoulé un délai suffisant pour qu'un navire puisse être réputé perdu sans nouvelles.

Les citations à comparaître sont données comme en matière répressive et faites à la requête du commissaire de l'Etat.

Les personnes impliquées sont entendues en présence de leur conseil éventuel.

Des sanctions disciplinaires ne peuvent être appliquées qu'après que le Conseil d'Enquête a décidé que l'enquête portera sur l'application éventuelle d'une de ces sanctions à une ou plusieurs personnes déterminées.

Il est fait mention de cette décision au procès-verbal à peine de nullité.

En outre, ces sanctions ne peuvent être prononcées que si l'intéressé est présent ou a été averti de l'éventualité de cette application. Si la personne impliquée est présente, un délai d'au moins 48 heures doit lui être laissé, à sa demande, pour lui permettre de préparer sa défense. La personne impliquée doit comparaître en personne, à moins que le Conseil ne l'autorise, pour des motifs graves, à se faire remplacer par un mandataire spécial. Elle et son conseil peuvent prendre connaissance du procès-verbal de l'enquête, de tout document et assister à toutes mesures d'instruction.

L'intéressé peut faire entendre des témoins et les faire citer par le Commissaire de l'Etat.

Copie des décisions est remise, sur demande, à l'intéressé.

Les frais de procédure sont mis à charge de la personne à laquelle une mesure disciplinaire a été appliquée, mais le Conseil peut faire supporter tout ou partie de ces frais par l'Etat.

Sanctions.

Celles-ci sont d'une heureuse variété qui permet de doser la peine en proportion de la faute.

Ce sont : l'avertissement, la réprimande, la suspension des brevets ou licences et l'interdiction d'exercer les fonctions pour un temps n'excédant pas deux ans ; le retrait des brevets ou licences et l'interdiction définitive d'exercer les fonctions ; l'interdiction de remplir des fonctions à bord d'un navire belge aux porteurs d'un diplôme étranger ; enfin, le Conseil d'Enquête peut laisser à un officier un brevet d'un grade inférieur à celui qu'il détenait.

La juridiction du Conseil d'Enquête est purement administrative et les peines qu'il prononce sont exclusivement disciplinaires. Ses décisions n'entravent pas l'exercice des poursuites répressives ni l'intentement d'actions civiles. Ainsi, par exemple, un capitaine poursuivi en correctionnelle pour homicide involontaire pourrait être l'objet d'une des sanctions énumérées plus haut, bien qu'il eût été acquitté par la justice répressive et réciproquement.

Recours contre les décisions du Conseil d'Enquête.

Si une décision a été prise par défaut, la voie de l'opposition est permise.

Par contre, il n'y a pas d'appel possible. Seul un recours en cassation est ouvert pour incompétence, violation ou omission des formes substantielles ou pour contravention à la loi.

Revision : le Conseil d'Enquête peut, après avoir entendu le Commissaire de l'Etat, reviser sa décision suspendant ou annulant, pour cause d'incapacité physique, les brevets ou licences, s'il estime que l'état de l'intéressé s'est modifié.

La demande en revision ne peut être formulée qu'un an après que la décision a été rendue.

Si la demande en revision a été rejetée, aucune demande nouvelle ne pourra être formulée qu'après l'expiration d'un délai d'un an. Lorsque la revision est demandée, le

président sera tenu de convoquer le Conseil dans les six mois.

Réhabilitation : La personne à laquelle une des sanctions prévues par la loi, autre que le retrait définitif des brevets ou licences, a été appliquée, peut demander sa réhabilitation.

Celle-ci peut être prononcée par le Conseil, après avoir entendu le Commissaire de l'Etat, si au cours d'un délai de cinq ans de navigation, depuis l'application de la sanction disciplinaire, l'intéressé a donné des preuves notoires de diligence et de capacité.

Jurisprudence du Conseil d'Enquête Maritime.

De nombreuses décisions constituent déjà une véritable jurisprudence du Conseil d'Enquête. L'on conçoit que le plus souvent celui-ci juge uniquement un cas d'espèce, sans formuler un principe. Les règles professionnelles maritimes ne peuvent être codifiées. Elles découlent des usages et des nécessités de la navigation maritime.

Nous citons néanmoins quelques décisions qui paraissent fixer certaines règles de principe :

— Il a été jugé qu'est en faute le capitaine qui conduit son navire le long de côtes sans être certain de sa position, qui continue à naviguer, par temps de brume, sans opérer de nombreux sondages, alors qu'il aperçoit un feu qu'il ne peut reconnaître (arrêt du 13 mars 1930, échouement du s.s. Lys) ;

— Ne commet aucune faute le capitaine de navire qui suit les indications des autorités maritimes locales relatives aux profondeurs d'eau à l'entrée d'un port (arrêt du 8 mai 1930, échouement du s.s. « Scheldestroom »).

— Est coupable d'imprudence le capitaine d'un navire à passagers qui dirige son navire à toute allure vers l'entrée de l'estuaire d'un fleuve avant d'avoir pu relever les feux d'alignement du chenal et alors qu'il n'a pas pu embarquer de pilote (arrêt du 23 mai 1930, échouement du paquebot « Anversville »).

— Est responsable d'un échouement le capitaine de navire qui laisse momentanément le commandement à son troisième officier non diplômé, dans une passe étroite, sans prendre ultérieurement assez de relèvements pour s'assurer de la position du navire. Le premier officier qui, dans les mêmes circonstances, étant de quart, ne fait pas suffisamment d'observations pour situer le navire, encourt aussi une responsabilité (arrêt du 26 septembre 1930, échouement du s.s. « Maroc »).

— Commettent une faute professionnelle justifiant la suspension du diplôme pendant quinze jours et un mois, respectivement, un deuxième et un troisième officiers mécaniciens reconnus coupables de contrebande d'armes (arrêt du 3 février 1931).

— Ne commet aucune faute professionnelle le chef-mécanicien qui signale au capitaine que des réparations doivent être faites aux machines, nécessitant un arrêt de celles-ci, lorsque le capitaine estime devoir relâcher et ne pas pouvoir stopper en pleine mer (arrêt du 3 mai 1931 rendu sur demande spontanée de l'intéressé à comparaître devant le Conseil d'Enquête Maritime).

— Est punissable d'un avertissement l'élève-officier de pont qui, étant seul sur la passerelle, néglige de vérifier la position de son navire par un nombre suffisant de relèvements, ce dont ses connaissances théoriques le rendent capable (arrêt du 8 mai 1931, échouement du s.s. «Kabinda»).

— Est punissable d'une suspension de diplôme d'un mois le capitaine qui abandonne la nuit la responsabilité du quart à un élève-officier, alors que le navire doit dépasser un phare à courte distance. Le rôle d'un capitaine est d'éduquer et de former les jeunes officiers qui naviguent sous ses ordres (arrêt du 8 mai 1931, échouement du s.s. « Kabinda »).

— Ne peut être rendu responsable de l'embarquement à son bord de passagers clandestins, le capitaine d'un grand navire qui a ordonné et effectué plusieurs visites générales du navire à l'effet de découvrir d'éventuels clandestins,

après avoir donné à ses officiers des instructions formelles d'empêcher quiconque de monter à bord sans autorisation (arrêt du 15 juillet 1931, s.s. « Emile Franqui » ; le capitaine avait spontanément demandé à comparaître devant le Conseil).

— Il est inadmissible qu'un officier de marine se permette de garder par devers lui, dans des buts personnels non justifiés, après avoir refusé de les remettre à son capitaine, des documents officiels du bord (arrêt du 15 juillet 1931, s.s. « Emile Franqui »).

— La responsabilité du capitaine, en matière d'arrimage, est diminuée lorsqu'il lui est prescrit de suivre les instructions de préposés de l'armement pour ce qui concerne le chargement et le déchargement du navire; lorsqu'il ne connaît pas d'avance, ni la nature, ni le poids des marchandises à embarquer de telle sorte qu'il lui est impossible de faire un calcul préalable pour la répartition rationnelle du chargement (arrêt du 15 juillet 1931, s.s. Emile Franqui ». Le capitaine avait spontanément demandé à comparaître devant le Conseil d'Enquête).

L'obligation d'assistance.

Caractère : en vertu de l'article 62 du Code disciplinaire et pénal, tout capitaine est obligé de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, pour autant qu'il puisse prêter cette assistance sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers.

Cette obligation n'est pas seulement d'ordre moral ou professionnel; elle est légale et sanctionnée par des condamnations pénales allant d'un mois à deux ans d'emprisonnement et de 500 à 5000 frs. d'amende.

Cette assistance qui doit être gratuite quand elle concerne des personnes, peut être rémunérée si elle a été utile à des biens (navire ou cargaison).

Les mêmes sanctions pénales peuvent être appliquées à tout capitaine qui, après un abordage, et autant qu'il

peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas mis en œuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers ou qui aura omis de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

LA POLICE MARITIME.

Nous avons parlé plus haut des commissaires maritimes intervenant dans l'application des peines disciplinaires prévues par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Il convient de compléter l'énoncé de cette attribution en indiquant les autres fonctions des commissaires maritimes. Celles-ci sont déterminées par un arrêté royal en date du 1 septembre 1929. L'administration de la marine, — dit ce texte légal — est chargée de l'organisation et de la haute surveillance de la police maritime. La police maritime est exercée par des commissaires maritimes assistés éventuellement d'agents de la police maritime.

Leurs attributions comportent :

1) les enrôlements de marins à bord des navires belges et la formation des rôles d'équipage;
2) le contrôle des rôles d'équipage;
3) le licenciement des marins des navires belges et la surveillance du paiement de leurs gages, soit d'office, soit à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles;
4) l'immatriculation des marins naviguant à bord des navires belges et la délivrance des livrets de marin;
5) la conciliation des différends d'ordre professionnel qui surgissent entre armateurs et marins, à l'exclusion des capitaines, relativement à l'application de la loi sur le contrat d'engagement maritime;
6) la réception des actes dressés par les capitaines des navires belges constatant tous accidents survenus à

leurs navires ou à bord de ceux-ci et la rédaction du rapport de ces accidents;

7) la réception des actes dressés par les capitaines et constatant les naissances, décès et disparitions survenus à bord et l'établissement des actes constatant la perte d'un équipage ou d'une partie d'équipage;

8) la recherche de toutes fautes de discipline prévues par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et leur répression conformément aux prescriptions de ce code;

9) la recherche et la constatation de toutes les infractions prévues par le Code disciplinaire et pénal ainsi que de toutes infractions commises à bord des navires belges;

10) la surveillance des navires et marins étrangers pendant leur séjour dans les eaux et ports du royaume; les commissaires maritimes doivent satisfaire aux réquisitions des capitaines de ces navires pour l'enrôlement et le licenciement de leurs équipages ou en cas de désordre ou d'infractions survenus à leur bord;

11) la surveillance de l'embarquement et du débarquement des étrangers;

12) la mise des navires à la chaîne;

13) la surveillance et la police générale des eaux maritimes;

14) en général, tous actes d'intérêt public relatifs à la police maritime.

Les commissaires maritimes sont officiers de police judiciaire et placés comme tels sous la surveillance du Procureur du Roi. Les autorités locales restent chargées de la police des bassins et canaux et des bâtiments qui s'y trouvent, ainsi que des maisons de logement et autres lieux publics fréquentés par les marins; de la surveillance du chargement du lest; des mesures à prendre en cas d'incendie à bord des navires dans les bassins ou canaux de la ville; enfin, de toutes les mesures de police communale.

Il existe des commissaires maritimes dans les ports d'Anvers, d'Ostende, de Gand, de Zeebrugge, de Bruxelles et de Nieuport.

Les fonctions dévolues aux commissaires maritimes ont une tendance à s'amplifier sous l'influence du développement de la législation sociale maritime.

Les commissariats maritimes sont chargés de tenir la matricule de tous les gens de mer qui naviguent sous pavillon belge. Une matricule générale est tenue à Anvers en dehors de la matricule locale dressée au port d'enrôlement.

Les commissaires maritimes perçoivent les contributions statutaires des marins à la Caisse de secours et de prévoyance instituée en faveur des marins qui naviguent sous pavillon belge.

Ils transmettent encore à cette institution, avec leur avis, les demandes de secours ou de pensions émanant des affiliés à cet organisme. Conjointement avec les autres autorités qualifiées à cette fin, les commissaires maritimes veillent à l'exécution des lois et règlements édictés par les pouvoirs publics concernant les eaux maritimes, les navires, les bâtiments de pêche et leurs équipages.

Condition sociale du Marin

LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME.

Définitions - Immatriculation - Livret de marin - Recrutement et enrôlement - Conditions générales - Droits et obligations du marin et de l'armateur - Rétribution du personnel maritime : modes; paiement des gages en cas de naufrage, prise, saisie-arrêt, innavigabilité - Indemnités en cas de rupture du contrat - Suspension et rétention des gages - Liquidation et paiement des gages - Avances et délégations - Saisie des gages et effets des marins - Privilège - Contestations : Conseil des prud'hommes marins, procédure, jurisprudence.

DEFINITIONS :

Le contrat d'engagement maritime a été réglementé par une loi du 5 juin 1928, dont les stipulations ont été mises en concordance avec le projet de convention internationale relative au contrat d'engagement des marins élaboré et adopté par la Conférence internationale du Travail de Genève (24 juin 1926).

L'article 1 de cette loi définit :

— l'armateur, toute personne physique ou morale armant sous pavillon belge, et en vue d'une expédition maritime à but lucratif, un navire quel que soit le titre juridique qu'elle possède sur celui-ci (propriétaire, armateur-gérant, affréteur-armateur) ;

— le marin, toute personne engagée pour le service d'un navire et inscrite au rôle d'équipage;

— le capitaine, toute personne à qui est confiée le commandement du navire ou qui l'exerce en fait;

— les expressions « à l'étranger » et « port étranger » tout endroit situé en dehors du royaume;

— les expression « royaume » et « port du royaume », la métropole à l'exclusion de la colonie et des ports du Congo.

IMMATRICULATION DES MARINS :

Tout marin belge ou étranger doit être immatriculé lors du premier engagement qu'il contracte pour servir à bord d'un navire de commerce.

Un registre matricule des marins est tenu dans chaque commissariat maritime et une matricule générale au commissariat maritime d'Anvers pour tous les marins naviguant au commerce. Pour ceux naviguant à la pêche, la matricule générale est tenue au commissariat maritime d'Ostende.

LIVRET DE MARIN :

Lors de son premier embarquement à bord d'un navire belge, le marin reçoit du commissaire maritime un livret d'engagement contenant, en français et en flamand, les dispositions principales de la loi sur le contrat d'engagement, reproduisant le numéro matricule du marin et mentionnant le signalement du titulaire, ses noms et prénoms, la date et le lieu de sa naissance, son domicile, la qualité en laquelle il est engagé, sa signature, la date des engagements avec l'indication du navire, du capitaine et du voyage projeté; la date et le lieu du licenciement.

Les capitaines autres que les patrons pêcheurs sont dispensés de l'obligation d'avoir un livret de marin.

Une déclaration d'identité peut remplacer le livret pour les marins étrangers embarqués sous pavillon belge.

Avant le départ du navire, les livrets des marins ou les déclarations d'identité qui en tiennent lieu sont remis au capitaine qui en reste le dépositaire jusqu'au moment du débarquement régulier du marin.

Sauf le cas de force majeure, tout marin qui perd son livret ou sa déclaration d'identité n'en obtient un duplicata qu'à son licenciement subséquent d'un navire belge.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés, disparus ou en rupture de contrat, doivent être remis sans délai par le capitaine, au commissaire maritime ou au consul belge du premier port où le navire aborde.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés sont annulés et peuvent être remis ensuite aux héritiers du titulaire.

L'ENGAGEMENT DES EQUIPAGES.

L'engagement des marins comprend deux phases : le recrutement et l'enrôlement.

Le recrutement.

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 maritime.

Conformément d'ailleurs à la résolution admise par la Conférence internationale du travail de Genève, le placement des marins n'est pas libre.

Sont seuls autorisés à procéder en Belgique au placement des marins ou à leur procurer des engagements :

1) les bureaux de placement sans but lucratif organisés soit par les armateurs, soit par les groupements professionnels de marins, soit par la coopération des uns et des autres.

   Une commission composée d'un nombre égal de représentants des armateurs et des marins (Comité paritaire maritime) exerce un contrôle sur le fonctionnement de ces bureaux.

2) les bureaux officiels de placement qui, à défaut de ceux prévus ci-dessus, seraient institués par arrêté royal.
   Les opérations de recrutement des marins ne peuvent donner lieu, à charge de ceux-ci, au paiement d'une rémunération quelconque directe ou indirecte.

   La phase du recrutement n'est pas applicable à l'engagement des capitaines.

L'enrôlement.

L'enrôlement est la formalité consistant dans l'inscription du marin par le commissaire maritime ou le consul, au rôle d'équipage du navire.

Il y est procédé dans les bureaux du commissariat maritime ou 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. Chaque marin doit être muni de son livret ou de sa déclaration d'identité.

Le marin de moins de 18 ans n'est pas capable de contracter un engagement et ne peut être inscrit au rôle d'équipage sans être autorisé par celui qui exerce sur le mineur l'autorité paternelle ou tutélaire, ou à son défaut, par le juge de paix.

Cette autorisation confère au mineur le droit de toucher ses salaires et est valable, sauf retrait, pour tous les engagements ultérieurs. Elle ne peut plus être retirée lorsque le marin a atteint l'âge de 18 ans.

La femme mariée, non séparée de corps, doit pour s'engager, avoir le consentement de son mari, ou à son défaut, l'autorisation de justice.

Plusieurs autres conditions sont nécessaires à l'admission d'un marin à l'enrôlement.

Nul n'est admis à l'enrôlement, pour le service du pont, s'il n'atteint l'âge de 14 ans accomplis, et de 18 ans pour le service de la machine. Pour les femmes l'âge minimum est de 21 ans accomplis.

L'admission du marin est encore subordonnée à une visite médicale faite par le médecin de l'armateur, aux frais de celui-ci ou à défaut, par un médecin désigné par l'autorité maritime et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage.

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 commissaire maritime ou le consul veille à ce que ne soit pas enrôlé un marin engagé déjà dans les liens d'un contrat d'engagement maritime, ou qui ne s'est pas acquitté de ses obligations militaires ou encore qui serait prévenu de quelque délit ou crime.

De son côté, le capitaine vérifie sous sa responsabilité si les marins qu'il engage comprennent suffisamment l'une des langues nationales ou l'anglais.

Le contrat d'engagement doit énoncer le nom du navire, l'effectif de l'équipage, le service pour lequel le marin s'engage, le montant du salaire et de ses accessoires; le lieu, la date et l'heure de l'embarquement; la durée de l'engagement ou le voyage à effectuer.

Les conditions de l'engagement doivent être constatées par écrit, soit qu'elles résultent des stipulations du rôle d'équipage, soit qu'elles aient été annexées à celui-ci après avoir été visées par le commissaire maritime ou le consul. Une expédition du contrat d'engagement doit se trouver à bord à la portée de l'équipage, ou, en cas d'impossibilité, doit être tenue par le capitaine à sa disposition.

Le marin ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ou plusieurs voyages déterminés.

Si le contrat est conclu pour une durée déterminée, il doit énoncer la date à laquelle il prend fin.

S'il est conclu pour une durée indéterminée, il doit indiquer le délai de préavis à observer par la partie qui le résiliera. Ce délai doit être le même pour les deux parties.

Le contrat d'engagement maritime acquiert force de loi par la clôture du rôle d'équipage par le commissaire maritime ou le consul.

Le rôle d'équipage et le contrat d'engagement maritime y annexé constituent un acte authentique.

Les marins ne peuvent donc, à moins de s'inscrire en faux, être admis à prouver que les conditions auxquelles ils ont été engagés diffèrent de celles qui figurent au rôle d'équipage et à son annexe.

Une expédition du contrat d'engagement, visée par le commissaire maritime est annexée à l'expédition du rôle d'équipage délivrée au capitaine.

Si, après la clôture du rôle, des marins enrôlés font défaut, le capitaine peut exceptionnellement et s'il y a urgence, pourvoir à leur remplacement jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage, sans intervention du commissaire maritime ou du consul, mais en observant les prescriptions des règlements en vigueur.

Les formalités de l'enrôlement sont applicables au capitaine.

DEFINITION ET CONDITIONS GENERALES DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME.

Constitue un contrat d'engagement maritime toute convention en vertu de laquelle le marin, belge ou étranger, s'engage, en Belgique ou à l'étranger, envers l'armateur ou son représentant en vue de servir à bord d'un navire belge, au cours de son expédition maritime.

Tout contrat de louage de services conclu entre l'armateur ou son représentant et un marin, et qui ne répond pas aux conditions spécifiées ci-avant, demeure régi par les lois ordinaires sur le contrat de louage de services, de travail ou d'emploi.

Il faut en déduire que le contrat d'engagement maritime est un contrat de louage de services d'exception, en ce sens qu'il diffère du contrat de louage de services général et de ses deux applications les plus usuelles, le contrat de travail et le contrat d'emploi. Le marin reste apte à entrer avec l'armateur dans les liens d'un contrat usuel de louage de services, d'une durée indéterminée, avec obligation réciproque des parties de signifier un préavis en cas de résiliation du contrat.

La preuve de l'existence de ce contrat de louage de services général incombe au marin qui en revendique les avantages.

Cependant, conformément au droit commun, un écrit n'est pas nécessaire et le contrat peut être établi par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale.

Les dispositions de la loi sur le contrat d'engagement maritime ne s'appliquent pas à l'engagement d'un belge à bord d'un navire étranger. Pareil contrat d'engagement qu'il est d'usage de conclure chez les consuls est soumis à la loi de la nationalité du navire. Ce point est important pour déterminer la loi applicable et la compétence du tribunal qui peut statuer sur un litige né à l'occasion de l'exécution de pareil contrat d'engagement.

DROITS ET OBLIGATIONS DU MARIN.

Les articles 29 à 39 de la loi sur le contrat d'engagement énumèrent les droits et obligations du marin.

Présence à bord.

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé, au jour fixé par le contrat et à l'heure qui lui sera indiquée par écrit par l'armateur ou son représentant.

Tout retard non justifié apporté par le marin, dans la prise de son service à bord, au jour et à l'heure fixés, pourra être considéré par l'armateur comme juste cause de résiliation du contrat.

Lorsque le marin est absent du bord par suite de force majeure ou d'un cas fortuit, trois heures avant l'appareillage du navire, il peut être remplacé sans avoir droit à aucune indemnité.

En cours de voyage, l'absence du bord sans autorisation du capitaine constitue une juste cause de résiliation, même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage du navire.

Travail.

Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la loi, ou par les règlements et usages en vigueur.

Il est tenu en tout temps d'obtempérer aux ordres de ses supérieurs hiérarchiques.

La durée du travail journalier des marins est fixée par l'accord des parties.

Tout travail fourni en dehors de cette durée est considéré comme extra-règlementaire et rémunéré comme tel suivant le taux fixé par le contrat.

Le capitaine est juge des cas urgents où il est nécessaire d'appeler les marins au travail en dehors des heures normales de leur service.

Les exercices ou travaux de sécurité, ainsi que les travaux personnels du marin, tels que : soins de propreté corporelle, entretien des effets et des logis, peuvent être ordonnés en dehors des mêmes heures normales de service et ne sont pas considérés comme travail pour le service du navire. Toutefois, au port, l'entretien des logis se fera pendant les heures normales de service.

Le marin est tenu de coopérer en tout temps au sauvetage, soit de son propre navire, soit d'un autre navire, soit des débris, effets et cargaisons naufragés, ainsi qu'à l'assistance de tout bâtiment en danger.

Hormis le cas fortuit ou de force majeure, il ne doit être imposé au marin, les dimanches et jours fériés légaux, aucun travail autre que ce qui est nécessaire à l'hygiène, à la sécurité, à la conduite du navire, au service des personnes embarquées ou aux soins de la cargaison, sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent.

Lorsque le dimanche n'a pu être consacré au repos hebdomadaire, celui-ci sera accordé, si possible, un autre jour de la semaine, ou compensé suivant les stipulations avenues entre parties.

Le marin n'est pas tenu d'accomplir un autre service que celui pour lequel il s'est engagé, hormis les cas exceptionnels dont le capitaine est juge.

Le défaut constaté avant le commencement du voyage, des connaissances requises du marin pour l'accomplissement du service pour lequel il s'est engagé, constitue une

juste cause de résiliation du contrat d'engagement maritime.

Si ce défaut est constaté en mer ou à l'étranger, le marin pourra être astreint à tout autre travail que le capitaine jugera pouvoir lui confier et ses gages subiront, s'il y a lieu, une réduction proportionnelle.

Le capitaine ou l'officier qui le remplace détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Le marin doit prendre soin des objets mis à sa disposition par l'armateur.

En cas de destruction ou de détérioration volontaire, il est tenu de dommages-intérêts vis à vis de l'armateur.

Interdiction de charger des marchandises.

Il est interdit au marin d'embarquer des boissons alcooliques sans l'autorisation du capitaine.

Il en est de même de toutes les denrées ou objets destinés à l'usage personnel du marin, soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités du pays où le navire fait escale.

Le marin est tenu de déclarer, en tout temps, au capitaine les quantités exactes des objets de consommation personnelle qui sont en sa possession. Il est responsable de toutes les conséquences dérivant de fausses déclarations à ce sujet.

OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR.

Composition de l'équipage.

L'armateur est tenu d'engager un nombre suffisant de marins pour l'exploitation normale du navire. La loi sur la sécurité des navires et les arrêtés-royaux pris en exécution de cette loi précisent, à cet égard, quelle est la composition obligatoire de l'équipage.

Le personnel du pont doit être suffisant pour qu'en tout temps puissent se trouver sur le pont, outre le capitaine ou un chef de quart, un timonier, une vigie et un homme de réserve si le navire a plus de 60 mètres de longueur.

Sur les voiliers, l'équipage complet doit être suffisant pour la manœuvre des voiles dans les circonstances usuelles et normales de la navigation.

Le personnel des machines doit être suffisant pour qu'en tout temps se trouvent en service un chef de quart, un second mécanicien ou machiniste, et pour les navires à vapeur au moins un chauffeur par trois foyers alimentés au charbon.

Ce personnel peut être réduit si le service d'inspection maritime estime que la disposition ou la nature des installations mécaniques le permet.

La loi détermine, en outre, le nombre de canotiers brevetés nécessaires à bord des navires à passagers, le nombre de médecins, d'officiers-télégraphistes, etc.

La loi sur le contrat d'engagement maritime interdit d'employer au quart, entre 8 heures du soir et 4 heures du matin, à bord d'un navire de plus de 200 tonneaux de jauge brute, un marin de moins de 16 ans.

Le marin de moins de 18 ans ne peut travailler dans les chaufferies ni dans les soutes.

Nourriture.

Un arrêté-royal en date du 8 juin 1926 a organisé un contrôle des vivres.

Lorsque l'armateur est tenu de pourvoir à la nourriture des marins au service de son navire, les vivres non consommés restent sa propriété.

La nourriture doit être saine, variée, suffisante et de bonne qualité. Les rations journalières et hebdomadaires de vivres à distribuer à chaque marin embarqué ont été fixées par arrêté-royal. Toute réduction de la ration journalière doit être mentionnée au livre de bord. Si cette réduction n'est pas justifiée, les marins qui ont subi cette diminution ont droit à une indemnité équivalente à la valeur des vivres non distribués. Le commissaire maritime ou le consul fixe le montant de cette indemnité, sauf au marin à se pourvoir en justice s'il n'accepte pas le chiffre proposé. Ces dispositions sont d'ordre public.

Logis.

L'armateur doit fournir au marin, à bord du navire, un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage. Cette disposition est d'ordre public. Sauf stipulation contraire, la fourniture des objets de couchage n'incombe pas à l'armateur.

L'arrêté royal du 8 novembre 1920 pris en exécution de la loi sur la sécurité des navires énonce, en détails, les prescriptions relatives à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la sécurité.

Récriminations.

Le marin qui, dans un port du royaume ou à l'étranger, désire formuler une plainte relative à la nourriture ou au logis du bord est tenu d'en informer le capitaine. Celui-ci, à moins d'impossibilité majeure, doit lui donner les facilités nécessaires pour se rendre chez le commissaire maritime ou le consul.

En cours de voyage, toute plainte d'un ou de plusieurs marins est formulée par écrit et remise au capitaine qui est tenu de la faire parvenir sans délai au commissaire maritime ou au consul du premier port où le navire aborde.

Le commissaire maritime ou le consul saisi de semblable plainte ouvre immédiatement une enquête en se faisant assister éventuellement d'experts techniques. Il peut prescrire les mesures urgentes qu'il juge opportunes. Tout marin auteur d'une plainte reconnue non fondée est passible de peines disciplinaires et éventuellement, de dommages-intérêts.

Pertes d'effets.

La perte ou la destruction des effets des marins par suite de naufrage, incendie à bord ou autre cas fortuit ou de force majeure est à charge de l'armateur.

Une décision du Conseil professionnel de la marine marchande en date du 4 janvier 1929 a fixé l'indemnité pour perte d'effets des marins à deux mois de gages. En outre, une indemnité supplémentaire d'un mois de gages

pour les capitaines, officiers et charpentiers et d'un demi mois pour les officiers mécaniciens, est allouée pour la perte d'instruments et d'outils, à condition que le rôle d'équipage mentionne que pareils objets ont été embarqués. A cet effet, un inventaire doit être dressé et déposé au commissariat maritime.

Les expéditions de contrats d'engagement annexées aux rôles d'équipage contiennent cette clause d'indemnité, avec cette nuance qu'il est stipulé que l'indemnité ne pourra dépasser respectivement deux, un et un demi mois.

A défaut d'inventaire, l'indemnité pour perte d'instruments n'est pas due.

En cas de décès ou de débarquement d'un marin, le capitaine assisté de deux marins doit dresser un inventaire des effets laissés à bord.

RETRIBUTION DU PERSONNEL.

Modes de rémunération.

Parmi les obligations de l'armateur envers son personnel, l'une des plus importantes est celle du paiement des gages convenus.

La loi sur le contrat d'engagement maritime connaît trois modes de rémunération : le marin est rémunéré de ses services, soit à gages fixes, au voyage ou au mois, soit à profits éventuels ou au fret, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Rémunération au profit ou au fret.

Lorsque le contrat d'engagement stipule la rémunération du marin en tout ou en partie par parts de profits ou de fret, cette part n'est due que sur le profit ou le fret réellement acquis au navire. Elle est calculée conformément à la convention des parties ou aux usages belges dont la preuve peut être faite par toutes voies de droit.

En cas de retardement dans le départ, de prolongation ou d'abréviation du voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine. le marin a droit à une indemnité, s'il en a subi un dommage. Si ces événements sont le fait du

chargeur ou d'un tiers, le marin participe aux indemnités adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

Ce mode de rémunération n'est plus guère usité.

Rémunération au voyage ou au mois.

Le marin rémunéré au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses gages en cas de prolongation de voyage et à une indemnité en cas de retardement du départ, à moins que cette prolongation ou ce retardement ne soient dus à un cas de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de gages en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Cette disposition n'est pas applicable au capitaine.

La rémunération au mois est le mode habituel.

Le marin payé au mois est rémunéré en proportion de la durée effective de ses services. Toute journée commencée est due en entier.

Le voyage est réputé commencé dès l'instant où le navire quitte son dernier emplacement en vue de faire route. Toutefois, pour la supputation des gages, le voyage est réputé commencé dès l'instant où le marin prend son service à bord, conformément aux termes de son contrat.

Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le marin est payé de ses gages au prorata des journées passées au service du navire et a droit, en outre, à une indemnité équivalente à la moitié des gages qui seraient dus pour la durée présumée du voyage, sans que cette indemnité puisse dépasser trois jours de gages.

Cette disposition n'est pas applicable au capitaine.

Le mot mois s'entend du mois légal de trente jours.

Paiement des gages en cas de naufrage.

En cas de perte du navire par naufrage, le marin est payé de ses gages jusqu'au jour du sinistre et a droit, à compter de ce jour, pour la période effective de chômage

qu'il a subie, à une indemnité calculée, quel que soit le mode de rémunération stipulé au contrat, au taux du salaire moyen des marins d'une catégorie correspondante rémunérée au mois. Cette indemnité ne peut en aucun cas dépasser la valeur de deux mois de gages.

Le marin est payé, en outre, d'après les bases fixées ci-dessus, des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés ou la cargaison.

Dans le cas de rémunération au voyage, si la durée présumée de celui-ci devait échoir endéans les deux mois de la date du sinistre, le marin sera payé des gages convenus sans indemnité supplémentaire.

Paiement des gages en cas de prise, de saisie-arrêt ou d'innavigabilité.

En cas de prise ou de capture, de saisie-arrêt ou de déclaration d'innavigabilité non imputable au fait ou à la faute de l'armateur, le marin payé au mois ou au voyage a droit à ses gages à concurrence de la durée de ses services ; le marin payé au profit ou au fret reçoit, conformément aux termes de son contrat, sa part sur le profit ou le fret acquis au navire.

En cas de prise ou de capture, l'armateur ou le capitaine pourra déclarer le contrat d'engagement maritime résilié à partir du moment où le navire aura cessé de naviguer, à moins qu'il n'y ait impossibilité, due à ces événements, de rapatrier le marin au port d'embarquement.

Si le marin demeure à bord pendant le temps de l'immobilisation du navire, il a droit, à titre d'indemnité et quel que soit le mode de rémunération, à 50% des gages sur la base des salaires payés au mois, pendant la période de sa présence à bord.

Toutefois, si demeurant à bord pendant le temps de l'internement du navire, le marin y est astreint à un travail par l'armateur ou le capitaine, il a droit à l'intégralité des gages payés au mois, à concurrence de ses journées de travail.

Indemnités en cas de rupture du contrat due à l'armateur.

En cas de rupture du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant avant le commencement du voyage, le marin a droit aux gages dus pour les journées passées au service du navire. Il lui est alloué, en outre, une indemnité équivalente à 15 jours de gages s'il est engagé au mois ou à une indemnité représentant 15 jours de gages, telle qu'elle peut être évaluée suivant la durée présumée du voyage.

Si par le fait ou la faute de l'armateur, la rupture du contrat survient après le commencement du voyage, le marin est payé à concurrence de la durée de ses services, s'il est rémunéré au mois ; en outre, il reçoit un mois de gages à titre d'indemnité.

Si le marin est payé au voyage, il a droit à l'intégralité des gages stipulés au contrat.

Enfin, si la convention est conclue au profit et au fret en tout ou en partie, le montant de l'indemnité est fixé de commun accord par le juge.

Dans cette hypothèse encore, si la rupture est due au fait ou à la faute des chargeurs, le marin (sauf le capitaine) participe aux indemnités allouées au navire dans la proportion où il aurait participé au profit ou au fret.

Paiement des gages aux ayants-droit.

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses gages sont dus à ses ayants-droit jusqu'au jour du décès.

Les gages, profits ou parts du marin tué en accomplissant un acte de dévouement pour le salut du navire ou en le défendant, sont dus en totalité pour tout le voyage si le navire arrive à bon port. Sauf dans le cas où le décès du marin est dû à sa propre faute, les frais funéraires exposés sont à charge du navire.

En cas de perte par défaut de nouvelles du navire, il est dû aux ayants-droit du marin, outre les gages échus

jusqu'aux dernières nouvelles, un mois de gages si le marin était engagé au mois sur des vapeurs ou sur des voiliers côtiers et trois mois de gages si le marin était embarqué sur un voilier pratiquant le long cours.

Si le marin était engagé au voyage, les ayants-droit reçoivent la moitié de la rémunération qui serait due au marin pour la partie de la traversée qui n'aurait pas été accomplie.

Paiement des gages en cas de changement de fonctions.

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant une rémunération supérieure à la sienne, a droit aux gages afférents à ces nouvelles fonctions, pendant la durée de celles-ci.

Indemnité en cas d'assistance.

Les marins d'un navire (sauf ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage) qui ont sauvé un autre navire, participé à son sauvetage ou qui lui ont prêté assistance, ont droit à une part de la rémunération allouée à leur navire.

De la suspension et de la rétention des gages.

Le marin absent sans autorisation au moment où il doit prendre son service ou qui s'absente pendant le cours de son contrat sans autorisation, perd le droit de ses gages pendant la durée de son absence, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par l'armateur.

En cas de congédiement du marin pour absence irrégulière, le capitaine peut retenir sur les salaires restant dus, quinze jours de gages. Dans ce cas, le capitaine consigne les sommes retenues entre les mains du commissaire maritime pour garantir le paiement des dommages-intérêts que le marin peut être condamné à payer à l'armateur en réparation du préjudice subi par celui-ci.

Ces deux dispositions ne sont pas applicables au capitaine. Si dans le délai d'un mois, à compter de la fin du voyage, aucune action en dommages-intérêts n'est intro-

duite en justice par l'armateur, les sommes consignées sont restituées au marin.

Il est interdit à l'armateur d'opérer sur les gages du marin aucune retenue ou suspension du chef d'inexécution de ses obligations autres que celles indiquées ci-dessus, celles établies pour la pêche, par les usages en vigueur et prévues au contrat d'engagement à la part ou au profit ou celles imposées par le capitaine à titre de mesure disciplinaire.

De la liquidation et du paiement des gages.

Les gages du marin doivent être payés en monnaie ayant cours légal. A l'étranger, il peut être fait en monnaie du pays, et au taux du change du jour, sous le contrôle du consul.

Les gages sont payés à l'expiration du rôle d'équipage ou à la fin de chaque voyage, au retour du navire dans un port du royaume.

Les conventions des parties peuvent déroger à cette règle, pourvu qu'elles ne fassent pas obstacle à la liquidation des gages en Belgique au moment de l'expiration du rôle d'équipage, et qu'elles ne prolongent pas au-delà de trois mois la période comprise entre deux liquidations si le navire revient dans un port belge à des intervalles plus rapprochés.

Lorsqu'un marin est débarqué régulièrement en Belgique ou à l'étranger avant l'expiration du rôle d'équipage, ses gages sont liquidés lors du débarquement, sous le contrôle du consul si son intervention est requise par l'une des parties. Toutefois, en cas de rapatriement, le paiement ne peut être fait qu'au retour du marin en Belgique.

Le paiement des gages ne peut être fait dans des cabarets, débits de boissons, magasins, boutiques ou dans des locaux y attenant. S'il s'effectue dans un port belge, le paiement doit avoir lieu au plus tard dans les 48 heures. Il se fait sous le contrôle du commissaire maritime, si l'intervention de celui-ci est requise par l'une des parties. Les gages du marin absent ou disparu doivent être consignés

entre les mains du commissaire maritime pour compte des ayants-droit. De même, en cas de contestation du décompte des gages, la partie contestée est consignée également entre les mains du même fonctionnaire jusqu'à ce qu'une décision judiciaire ou un accord amiable intervienne.

Le paiement des gages est mentionné au rôle d'équipage et sur le livret du marin.

Enfin, le contrat d'engagement ne peut contenir aucune clause restreignant le droit du marin de disposer librement de ses gages.

Des avances et délégations.

Le marin, sauf le capitaine, a le droit de demander des avances à valoir sur ses gages, lors de l'enrôlement ou au cours du voyage. Les avances versées au moment de l'enrôlement ne peuvent excéder un mois de gages pour les marins naviguant au long cours ou un cinquième du total des gages qui seront dus par voyage, si celui-ci ne doit pas dépasser la durée d'un mois.

Les avances payées en cours de voyage ne peuvent excéder un tiers des sommes restant dues au marin au moment où l'avance est demandée.

Les paiements d'avances en cours de voyage sont portés au rôle d'équipage sous la signature du marin, ou à défaut, de deux officiers du bord.

Le marin peut, au moment de son enrôlement ou en cours de voyage, déléguer ses gages jusqu'à concurrence des deux tiers au maximum.

Si la délégation se fait au moment de l'enrôlement, le mode de paiement des délégations, leurs montants périodiques et les noms et adresses des bénéficiaires sont mentionnés au rôle d'équipage.

Si la délégation se fait en cours de voyage, la demande est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur. Celui-ci est tenu de verser régulièrement entre les mains des délégataires ou de leur faire parvenir le montant de la délégation, aux échéances convenues.

Toute délégation de gages stipulée lors de l'enrôlement peut être révoquée par le marin, en cours de voyage.

Cette révocation est signifiée par écrit au capitaine qui la mentionne au rôle d'équipage et la communique à l'armateur le plus rapidement possible.

En cas de rupture du contrat d'engagement par l'armateur, le capitaine ou l'affréteur et en cas de rupture par force majeure, les avances déjà payées ou échues restent acquises à leurs bénéficiaires.

En cas de rupture par le fait du marin, elles sont remboursables à concurrence des sommes qui excèdent le montant des gages dus jusqu'au jour de la rupture.

De la saisie des gages et effets des marins.

Les créanciers ne peuvent saisir les gages de leurs débiteurs marins pour plus d'un cinquième du montant des salaires. Toutefois, s'il s'agit d'officiers, cette restriction ne s'applique qu'à des appointements ne dépassant pas frs. 4000 par an. Au delà de ce chiffre, l'intégralité des gages peut être saisie.

Ces limitations ne s'appliquent pas aux saisies pratiquées par des créanciers qui ont droit à une pension alimentaire à charge des marins.

Sauf ce qui a été dit des délégations, les gages des marins ne peuvent être cédés pour plus des deux cinquièmes de leur montant.

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit (donc pas même pour créances d'aliments) : les effets, instruments et objets quelconques appartenant au marin et servant à l'exercice de sa profession; de même, les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Les saisies-arrêts des gages des marins sont pratiquées entre les mains du commissaire maritime du port d'enrôlement en Belgique et du port d'Anvers en cas d'enrôlement à l'étranger ; entre les mains d'un représentant de l'armement ou, à défaut, entre celles du commissaire maritime colonial, pour les gages payables dans la colonie.

Privilège des gages des marins.

Le paiement des gages promérités par les marins est fortement garanti.

En effet, à l'égard des créances de l'équipage, l'armateur ne peut pas limiter sa responsabilité par la voie de l'abandon ou toute autre.

Les créances du marin résultant du contrat d'engagement maritime (gages, indemnités, frais de rapatriement, etc.) sont privilégiées sur le navire, sur le fret et sur les accessoires du navire et du fret.

Le privilège des créances des marins vient en second rang, immédiatement après les frais de justice, les droits de port, de pilotage et de garde.

Pour l'application du privilège des créances des marins, les frets s'entendent de l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Par accessoires du navire et du fret l'on comprend : les indemnités dues à l'armateur à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ; les indemnités dues au propriétaire du navire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou des pertes de fret ; les indemnités d'assistance dues au propriétaire pour sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage. Les prix de passage sont assimilés au fret.

Nous indiquerons plus loin dans quelles conditions disparaît le caractère privilégié des créances des marins nées du contrat d'engagement. (Voir privilèges maritimes).

DU RAPATRIEMENT DES MARINS.

L'obligation imposée en tout état de cause à l'armateur de rapatrier les marins qu'il a engagés pour le service de son navire est d'ordre humanitaire. Il serait à craindre, en effet, que le marin dont le contrat a été rompu par décision de l'armateur dans un port étranger rencontre des

difficultés et des avatars graves qu'il y a lieu de lui épargner.

Le marin débarqué à l'étranger a droit, aux frais du navire, au rapatriement jusqu'au port d'embarquement. Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin si celui-ci est débarqué pour raison disciplinaire ou par suite de blessure ou de maladie imputables à une faute grave de sa part ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à terre.

Si le marin désire être rapatrié, le capitaine satisfait à ses obligations en le rapatriant par son propre navire si celui-ci doit faire escale, dans un délai raisonnable, au port d'embarquement du marin. La même faculté est laissée au capitaine si, l'embarquement du marin s'étant fait dans un port belge, le navire doit escaler dans un port du Royaume-Uni ou du continent situé entre Bordeaux et Hambourg, ces deux ports y compris.

Le rapatriement étant assuré jusqu'à l'un de ces ports, les frais de voyage de ce port au port d'embarquement sont à la charge de l'armateur.

Le capitaine est déchargé de son obligation de rapatrier le marin si celui-ci s'est procuré un autre engagement ou aurait pu s'en procurer un au port de son débarquement à bord d'un navire belge devant se rendre dans un délai raisonnable au port de son embarquement ou dans un port belge.

Si le marin embarqué dans un port belge s'est procuré un autre engagement et a été débarqué dans un port du Royaume-Uni ou du continent entre Bordeaux et Hambourg, ces deux ports y compris, les frais de rapatriement de ce port au port d'embarquement sont à la charge du navire.

DES MALADIES ET BLESSURES DES MARINS.

Le marin est soigné aux frais du navire s'il tombe malade ou s'il est blessé pendant la durée du contrat d'en-

gagement après le commencement du voyage. Le voyage est réputé commencé dès le moment de l'embarquement du marin et terminé par le retour du navire au port d'embarquement où l'engagement prend fin suivant la convention des parties.

Les soins sont dus à charge du navire pendant toute la durée du voyage pour lequel le marin était engagé. Ils ne sont dus cependant que jusqu'au retour du marin au port d'embarquement ou dans un port belge, ou jusqu'à ce que la maladie soit devenue incurable ou la blessure consolidée, ou jusqu'à la guérison, si ces événements surviennent avant la fin du voyage.

Le marin est 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 est hospitalisé si son état l'exige. Le marin a droit à ses gages aussi longtemps que les soins que sa maladie ou sa blessure requièrent sont à charge du navire.

Toutefois, si le marin débarqué à l'étranger est rapatrié guéri ou en état d'incurabilité ou de consolidation avant la fin du voyage pour lequel il s'était engagé, il a droit à ses gages jusqu'au jour de son retour en Belgique.

Si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin ou si, sorti du navire sans autorisation, le marin est blessé à terre, le capitaine est tenu de pourvoir aux soins du marin jusqu'à son débarquement, s'il y a lieu. S'il ne peut continuer ses services, le marin cesse d'avoir droit à ses gages à partir du jour où il n'a plus servi. Les frais de logement et de nourriture mis à charge du navire peuvent être réclamés au marin.

Pour le surplus, nous renvoyons le lecteur à ce que nous disons plus loin de la réparation des accidents de travail survenus aux gens de mer. Les dispositions de cette loi complètent celles reprises ci-dessus dans la loi sur le contrat d'engagement maritime.

DE LA FIN ET DE LA RESILIATION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT.

Le contrat d'engagement maritime prend fin, quelle que soit sa nature :

1) par la mort du marin;
2) par la perte, par l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire;
3) par la mise en détention du marin comme auteur ou complice d'une infraction;
4) par la résolution prononcée par jugement ou toute autre voie judiciaire;
5) par le débarquement du marin pour cause de maladie ou de blessure;
6) par le consentement mutuel des parties;
7) par l'absence du marin au moment de l'appareillage du navire ou à celui fixé pour la prise de son service à bord;
8) par l'échéance du terme;
9) par le congé régulièrement donné par une partie à l'autre;
10) par l'inexécution des engagements de l'une des parties.

Pour que l'innavigabilité du navire mette fin au contrat d'engagement, il faut que le navire soit tellement endommagé qu'il ne soit plus possible ou plus économique de le réparer.

Il ne suffit pas que le service d'inspection maritime ait retiré à un navire endommagé son permis de navigation pour que l'armateur puisse mettre fin au contrat d'engagement de l'équipage; c'est ce qu'a décidé un arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles en date du 22 avril 1931.

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée prend fin à l'expiration du terme pour lequel il a été conclu. Lorsque ce temps échoit en cours de voyage, l'engagement du marin ne prend fin qu'à l'arrivée du navire au premier port où il touchera.

Si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les parties ne pourront y mettre fin que dans un port belge et moyennant congé signifié à l'autre partie. Le délai de préavis ne peut être inférieur à 24 heures pour la navigation au cabotage et à 48 heures pour la navigation au long cours. La dénonciation faisant courir le délai de préavis a lieu soit par une déclaration écrite soit par une déclaration verbale en présence de témoins, notifiée à l'autre partie par celle qui résilie le contrat. Cette dénonciation est inscrite au journal de bord.

Si, dans le cas d'un contrat à durée indéterminée, le congé n'a pas été signifié dans le délai prévu, le contrat continue à sortir ses effets.

En cas de rupture irrégulière de pareil contrat, il y a lieu à indemnité évaluée suivant les usages du port, la nature des services engagés et en tenant compte de toutes circonstances pouvant justifier l'existence d'un préjudice et déterminer l'étendue de celui-ci.

Le conseil des prud'hommes marins a alloué à un premier officier-mécanicien dont le contrat avait été irrégulièrement rompu dans un port étranger, quelques jours après l'enrôlement, une indemnité équivalente à un mois d'appointements et de frais de nourriture, en sus des frais de retour au port d'embarquement.

Le capitaine peut cependant congédier le marin sans préavis et exiger son débarquement immédiat si un motif grave tel que la sécurité du navire ou la tranquillité de l'équipage justifie cette mesure et après autorisation du commissaire maritime ou du consul. La cause du congédiement doit être portée au rôle d'équipage, à défaut de quoi l'armateur n'est plus recevable à invoquer en justice les motifs qui ont déterminé sa décision ou celle du capitaine (Conseil des Prud'hommes marins, 10 février 1931). En cas de congédiement justifié et sans préavis, le marin n'a droit à aucune indemnité et peut même être condamné à payer des dommages-intérêts à l'armateur si celui-ci a subi un préjudice.

Le marin a le droit de résilier son contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur, en respectant le délai de préavis stipulé au rôle d'équipage.

Toutefois, le commissaire maritime ou le consul peuvent après enquête, autoriser un marin à débarquer immédiatement s'il existe des raisons graves justifiant la demande du marin.

LE CONSEIL DES PRUD'HOMMES MARINS.

La loi du 5 juin 1928 portant règlementation du contrat d'engagement maritime a institué le principe du Conseil des Prud'hommes marins; un arrêté-royal en date du 6 décembre 1928 a règlementé le fonctionnement et le ressort de cette nouvelle juridiction d'exception.

Ressort.

Il n'existe actuellement qu'un seul conseil des prud'hommes marins dont le ressort s'étend à toute la Belgique, quels que soient le port d'attache du navire, le siège de l'armement ou le lieu de la signature du rôle d'équipage.

Compétence.

Le Conseil des Prud'hommes marins juge les contestations relatives au travail effectué en application d'un contrat d'engagement maritime, lorsque la tentative obligatoire de conciliation faite devant le commissaire maritime ou le consul de Belgique n'a pas abouti.

Sont exclus de la compétence du Conseil des Prud'hommes marins et de l'intervention du commissaire maritime les litiges nés entre capitaines de navire et armements. Il en est de même des litiges qui sont la conséquence de l'exécution d'un travail à bord d'un navire en dehors d'un contrat constaté par la signature du rôle d'équipage. Par exemple, un officier reste au service de l'armement pendant une période où le navire sur lequel il travaille est désarmé. Si un conflit surgit, le Conseil des Prud'hommes marins n'est pas compétent.

Sont également exclus de sa compétence les litiges nés entre armateurs à la pêche et pêcheurs.

Procédure.

Lorsqu'il naît une contestation qui est de la compétence des Prud'hommes marins, l'intéressé doit commencer par s'adresser au commissaire maritime (ou au consul de Belgique, à l'étranger) pour le prier de convoquer les parties en vue d'aboutir à un accord : c'est la phase de la conciliation. Celle-ci est obligatoire. La demande de conciliation peut se faire verbalement. Le commissaire maritime ou le consul entendent les parties et les témoins éventuels et statuent d'urgence.

Le commissaire maritime et le consul ne sont pas des juges; ils ne peuvent donc pas imposer une solution du litige. Ils ne doivent donc pas non plus se constituer un dossier, une documentation, avant d'avoir convoqué les parties. Ils doivent commencer par entendre celles-ci afin de pouvoir déterminer le litige d'après les déclarations respectives des parties en cause. Cela suffira presque toujours à permettre au commissaire maritime ou au consul de préconiser un arrangement. A la fin de la comparution en conciliation, il est dressé un procès-verbal indiquant le résultat de la procédure. Si l'une des parties ne comparaît pas ou manifeste son refus de comparaître, il est donné acte à l'autre partie de sa demande de conciliation.

Si un accord intervient devant le commissaire maritime ou le consul, il est évidemment obligatoire pour les deux parties intéressées.

Si un accord n'a pas pu se réaliser ou si l'une des parties n'a pas comparu, le litige peut alors être porté devant le Conseil des Prud'hommes marins.

Le demandeur au procès doit appeler le défendeur, par citation d'huissier, devant la chambre compétente (il existe, en effet, au sein du Conseil des Prud'hommes marins, une chambre pour officiers et une autre pour marins subalternes).

Chaque chambre des Prud'hommes marins tient à jour fixe une audience par semaine, à moins qu'aucune affaire ne soit inscrite au rôle.

En cas de nécessité ou d'urgence, la chambre compétente peut être convoquée en audience extraordinaire par son président.

La sentence doit être rendue séance tenante ou au plus tard à la plus prochaine audience ordinaire. Ainsi donc, si les différentes autorités agissent avec diligence, un conflit peut être vidé en deux ou trois semaines.

Critique.

Les jugements du Conseil des Prud'hommes marins sont prononcés en dernier ressort. Cette disposition légale est regrettable, car l'importance des montants en litige ou celle des questions de principe soulevées peut rendre souhaitable et même nécessaire le recours à une juridiction d'appel.

Cette disposition est d'autant plus inopportune qu'il n'existe guère de jurisprudence en matière de contestations qui sont de la compétence du Conseil de Prud'hommes marins, vu que la loi qui réglemente le contrat d'engagement maritime est toute récente.

Enfin, la disposition qui établit que les décisions du Conseil des Prud'hommes marins sont en dernier ressort, est dérogatoire au droit prud'hommal commun, puisqu'il existe une juridiction d'appel pour les contestations relatives aux contrats de travail et d'emploi ordinaires.

Jurisprudence.

Peu d'affaires ont été soumises au Conseil de Prud'hommes marins et les questions de principe qui ont été tranchées sont en nombre négligeable.

Signalons, cependant, un jugement du 6 mai 1930 qui décide qu'un troisième officier-mécanicien de marine, rapatrié pour cause de maladie, a droit au remboursement de ses frais de voyage par chemin de fer en seconde classe, même s'il reconnaît avoir pris un ticket de troisième classe à cause du refus du capitaine de lui avancer les frais de rapatriement; que pendant tout le voyage jusqu'au retour de l'officier à Anvers, celui-ci a droit à ses gages.

Un jugement du 10 février 1931 a décidé qu'un premier officier mécanicien licencié par l'armateur, à l'étranger, quelques jours après l'enrôlement, a droit à une indemnité équivalente à un mois de gages et d'indemnité de nourriture, plus ses frais de rapatriement et ses débours; que ne peuvent pas être invoqués à la barre des motifs de renvoi qui n'ont pas été portés formellement à la connaissance de l'intéressé au moment du licenciement prématuré et qui n'ont pas été mentionnés au rôle d'équipage.

ENROLEMENT DES INDIGENES DE LA COLONIE DU CONGO.

Les contrats d'engagement maritime conclus par des indigènes du Congo pour le service des navires naviguant entre la Belgique et le Congo ne sont valables que s'ils sont contractés au départ d'un port congolais pour un voyage vers un port belge avec retour vers un port du Congo, et au départ d'un port belge pour un simple voyage vers un port congolais.

Le marin indigène qui, ayant contracté un engagement maritime, refuse ou néglige de continuer son service à bord peut être reconduit d'office vers son port d'embarquement et être poursuivi en vertu du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

La limite d'âge minimum pour l'enrôlement des marins indigènes du Congo est abaissée à 14 ans. Les contestations nées entre le capitaine et des marins indigènes du Congo, en cours de voyage vers la colonie ou dans celle-ci, à bord des navires qui naviguent entre les ports belges et congolais, échappent à la compétence du Conseil des Prud'hommes marins. Ces contestations doivent être soumises aux tribunaux civils de la colonie et tranchées suivant les règles de compétence et de procédure qui leur sont propres.

CONSEIL PROFESSIONNEL DE LA MARINE MARCHANDE.

Cet organisme fut créé par arrêté royal du 20 janvier 1926 et constitué en commission composée de délégués des

armateurs et de délégués des marins. Il est chargé de délibérer sur les bases des salaires et les conditions de travail des gens de mer.

Le siège de l'organisme est fixé à Anvers, mais son action s'étend à tous les ports belges.

Le conseil est composé d'un nombre égal de représentants des armateurs et des marins (six délégués de chacun de ces groupes). La désignation se fait par les soins du Ministre de la Marine sur présentation des candidats par les groupes intéressés.

Pour les officiers du pont et de la machine, les listes de candidats doivent être revêtues des signatures de deux cents officiers de pont ou de machine navigants et comporter les noms d'au moins trois officiers de pont et trois officiers des machines.

Au sein du Conseil professionnel, le vote d'une décision n'est acquis que si, dans chacun des groupes, il y a une majorité en faveur d'une même décision.

COMITE PARITAIRE DU RECRUTEMENT MARITIME.

Institué par arrêté royal du 20 janvier 1926, cet organisme est chargé du contrôle permanent des opérations des offices de placement pour marins. Il donne son avis sur toutes les questions relatives au fonctionnement de ces offices. Il examine également les plaintes auxquelles ce fonctionnement pourrait donner lieu, notamment en ce qui concerne l'interdiction de subordonner le placement des marins au paiement d'une rémunération, les atteintes au droit du marin de choisir son navire et de l'armateur de choisir son équipage.

Le Comité est composé d'un nombre égal de représentants des armateurs et des marins.

Ces derniers comprennent uniquement les marins subalternes à l'exclusion des officiers du pont et de la machine.

CONTROLE DES VIVRES A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE BELGES.

Ce contrôle a été organisé par arrêté royal en date du 8 juin 1926.

Il est exercé par les commissaires maritimes ainsi que par un agent du service d'inspection maritime spécialement désigné à cet effet et par les consuls de Belgique dans les ports étrangers.

Ce contrôle porte tant sur la qualité des approvisionnements que sur les quantités de vivres et boissons nécessaires pour effectuer la traversée projetée.

Les commissaires maritimes, l'inspecteur des vivres et les consuls agissent d'initiative ou sur plainte de trois membres au moins de l'équipage intéressé.

L'arrêté royal du 8 juin 1926 détermine également les rations journalières et hebdomadaires des hommes d'équipage des navires belges.

L'ŒUVRE DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL EN MATIERE MARITIME.

Au cours de onze sessions tenues de 1919 à 1928, la Conférence internationale du Travail a adopté divers projets de conventions et pas mal de recommandations intéressant le travail maritime.

La Belgique a ratifié ces divers projets qui ont acquis force de loi dans notre pays.

Ces conventions ont porté sur :

— l'interdiction d'employer les enfants de moins de quatorze ans au travail à bord des navires autres que ceux sur lesquels sont seuls employés les membres d'une même famille. Cette interdiction ne s'applique pas au travail des enfants sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique ;

— l'organisation pour les marins d'un système effectif d'assurance contre le chômage résultant de naufrage ou de

toute autre cause ; l'indemnité de chômage payable à chaque marin en cas de naufrage peut être limitée à deux mois de salaire, et est privilégiée comme les gages maritimes ;

— la réglementation du placement des marins et la constitution de comités paritaires ;

— l'interdiction de principe d'embarquer des jeunes gens âgés de moins de 18 ans pour être employés au travail à bord des navires en qualité de soutiers ou chauffeurs ;

— l'obligation du certificat médical attestant leur aptitude au travail et signé par un médecin approuvé par l'autorité compétente, pour les enfants et jeunes gens de moins de 18 ans embarqués à bord d'un navire pour y travailler, sauf si tout l'équipage est composé de membres d'une même famille ;

— la réglementation du contrat d'engagement des marins ;

— l'obligation du rapatriement des marins débarqués en cours ou en fin de contrat.

Notre pays a intégré ces diverses conventions dans sa législation maritime.

LA REPARATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL SURVENUS AUX GENS DE MER.

Généralités - Applicabilité - Déclaration d'accident - Juridiction - Prescription - Liquidation et règlement des allocations, rentes, indemnités et frais - Réparation intégrale des accidents du travail - Caisse commune de la Marine Marchande.

Généralités.

Jusqu'au 1er juillet 1930, les marins frappés, dans l'exercice de leurs fonctions, par un accident du travail, ne bénéficiaient pas de la loi de 1903 sur la réparation des accidents du travail.

Leur situation en était rendue bien souvent pénible. En effet, lorsqu'ils étaient blessés, estropiés ou malades par suite de l'exercice de leur profession, ils ne touchaient que les allocations ou pensions très insuffisantes attribuées par la Caisse de Prévoyance et de Secours.

S'ils voulaient se tourner vers l'armateur pour lui réclamer une réparation plus complète du préjudice souffert, ils devaient démontrer qu'une faute avait été commise par lui et qu'ils avaient subi un dommage qui était la conséquence de cette faute.

En pratique, cette preuve n'était presque jamais possible. Actuellement, la situation des marins accidentés du travail est fortement améliorée.

Applicabilité.

La loi est entrée en vigueur le 1er juillet 1930. Les accidents survenus avant cette date ne peuvent donc donner lieu à réparation suivant les nouveaux principes.

A qui s'applique-t-elle ?

La loi est applicable aux gens de mer, marins et pêcheurs.

Par marins, il faut entendre tous ceux portés au rôle d'équipage de navires de commerce belges, en vue de l'exécution d'un contrat d'engagement maritime ; en outre, les

personnes qui entrent directement avec l'armateur ou ses préposés dans les liens d'un contrat de louage de service, de travail ou d'emploi, en vue d'effectuer un service à bord, même si ces personnes ne sont pas recrutées pour participer ultérieurement à l'expédition maritime.

Dans cette catégorie rentrent, notamment, les personnes qui sont engagées directement par l'armateur ou ses préposés pour effectuer un certain service temporaire à bord des navires, lorsque ceux-ci sont au port. Par exemple, des hommes que l'armateur charge de la surveillance ou de l'entretien du navire, soit le jour soit la nuit. De même, les hommes qui effectuent certains travaux à bord, lorsqu'ils se trouvent sous les ordres directs de l'armateur et non pas d'un entrepreneur qui a seul contracté avec l'armateur.

Il ne faut pas être belge pour jouir des dispositions de la nouvelle loi. Les étrangers sont mis sur le même pied que les nationaux.

La loi entend par pêcheurs tous les membres de l'équipage de bâtiments de pêche belges, mais les intéressés doivent avoir fait partie de l'équipage d'un navire belge, bâtiment à voiles, à vapeur et à moteur, au moment de l'accident.

L'armateur, c'est toute personne qui arme, sous pavillon belge, un navire de commerce ou un bâtiment de pêche quel que soit son titre (propriétaire, affrêteur, armateur, gérant, etc.) sur ces bâtiments.

A quels accidents s'applique la loi ?

Aux accidents survenus dans le cours et pendant l'exécution du contrat de travail des gens de mer, à bord ou à l'extérieur du navire, en y comprenant les accidents dus aux risques naturels de la navigation et les maladies consécutives à ces accidents.

A ce principe général d'indemnisation de tous les accidents survenus aux gens de mer dans l'exécution de leur contrat d'engagement maritime, il y a une exception : la victime qui a provoqué intentionnellement l'accident n'a droit à aucune indemnité.

La loi est d'ordre public, c'est-à-dire que toute convention contraire est nulle de plein droit.

Déclaration d'accident.

Lorsqu'un accident survient qui donne droit à réparation conformément à la nouvelle loi, il doit être déclaré.

Par qui ? Par la victime elle-même ou par ses ayants-droit (par ses héritiers en cas de décès, par exemple), par un membre de l'équipage si le navire se trouve en mer; par l'armateur ou par son délégué.

A qui ? Bien que la loi n'approfondisse pas ce point, il est certain que la première personne à avertir en cas d'accident, c'est le capitaine. Celui-ci est le chef de l'expédition, il en a la responsabilité et il inscrit dans le livre de bord tous les événements intéressant l'expédition maritime. Il convient donc que le capitaine mentionne l'accident dans le livre de bord, ce qui aura notamment pour effet d'éviter dans la suite des contestations sur la réalité ou sur la date de l'accident.

La loi dit qu'en Belgique, la déclaration doit être faite au commissariat maritime du port où se trouve le bâtiment ; au Congo, aux autorités à désigner par le Ministre des Colonies ; à l'étranger, aux agents consulaires ; à défaut de consul sur les lieux, la déclaration doit être faite au commissariat maritime du port d'attache.

Sous quelle forme ?

En principe, la déclaration doit se faire par écrit; toutefois, si la déclaration est faite au capitaine par la victime ou par un membre de l'équipage, elle peut se faire oralement. Lorsqu'un marin a fait à bord, à son capitaine, une déclaration verbale et que celle-ci a été inscrite au livre de bord, le greffier de la justice de paix compétente envoie au déclarant un récépissé de sa déclaration.

Dans quel délai ?

La déclaration doit se faire dans les trois jours de l'accident si le bâtiment se trouve dans un port, sinon dans les trois jours de l'arrivée du bâtiment au premier

port de relâche ou dans les trois jours de la nouvelle de l'accident en cas de perte du navire.

Si le navire est présumé perdu, par suite de l'absence de nouvelles, l'armateur ou son délégué doivent faire une déclaration collective pour tout l'équipage dans la huitaine qui suit l'expiration des délais de 6 et de 3 mois (selon qu'il s'agit d'un navire de commerce ou d'un bâtiment de pêche) écoulés depuis les dernières nouvelles reçues.

Lorsque le commissaire maritime a reçu une déclaration d'accident, il transmet celle-ci au greffe de la justice de paix compétente et à la Caisse commune (organisme qui a pour mission de payer les allocations et pensions).

Lorsqu'il résulte de la déclaration que l'applicabilité de la loi est contestée, les autorités compétentes pour recevoir les déclarations d'accident (commissaires maritimes, consuls, autorités coloniales) procèdent à une enquête pour éclaircir les circonstances de l'accident.

Assignation.

Après avoir fait, dans les délais imposés, la déclaration prévue, la victime de l'accident ou ses ayants-droit peut assigner ou bien l'armateur au service duquel travaillait l'accidenté au moment de l'évènement ou bien directement la Caisse commune (l'organisme qui doit payer les allocations et pensions).

Si les parties, victime et armateur ou victime et Caisse commune, s'entendent à l'amiable, les accords intervenus doivent être constatés par le juge de paix compétent et ils doivent mentionner : la nature de la lésion, la réduction de capacité du travail, le salaire de base et la date de consolidation.

Juridiction.

La juridiction répressive (Tribunal correctionnel) est incompétente pour trancher les litiges de l'espèce étudiée ici.

C'est le juge de paix du canton du port d'attache qui est seul compétent, quel que soit le montant de la réclamation. Il décide en dernier ressort, c'est à dire sans appel

possible, pour les litiges ne dépassant pas 300 frs. Sa compétence englobe les demandes d'indemnité, de révision ou d'assurance du risque.

S'il existe plusieurs cantons de justice de paix au port d'attache, est compétent celui dans le ressort duquel se trouve le commissariat maritime.

Pour déterminer le degré des incapacités permanentes, le juge peut, à la demande d'une des parties, se faire assister à titre consultatif, d'un assesseur armateur et d'un assesseur marin ou pêcheur.

Prescription.

L'action en paiement d'indemnité ou de pension doit être intentée dans un délai de 3 ans.

En cas de décès présumé pour défaut de nouvelles du navire, la prescription court à partir des délais de 6 et 3 mois écoulés depuis les dernières nouvelles reçues.

L'action en révision fondée sur l'aggravation ou l'atténuation de l'infirmité ou sur le décès par suite des conséquences de l'accident doit être intentée dans les 3 ans à partir de l'accord des parties ou du jugement définitif.

Allocation des indemnités.

Les marins et autres personnes assujetties à la nouvelle loi, qui sont victimes d'un accident, continuent de bénéficier de l'intégralité de leurs gages dans les conditions et limites prévues par les dispositions légales régissant le contrat d'engagement maritime.

Lorsque ces dispositions cessent d'être applicables, on recourt à la nouvelle loi.

Ainsi, par exemple, un marin engagé pour effectuer un certain voyage et qui est victime d'un accident au cours de l'expédition, touchera ses gages, comme s'il avait accompli la traversée sans être accidenté, c'est à dire jusqu'au jour du licenciement; après ce jour, il touchera les indemnités et allocations déterminées par la loi.

Lorsqu'aux termes de la loi sur l'engagement maritime, l'accidenté n'a pas droit à l'intégralité de ses gages,

la nouvelle loi est applicable à partir du jour qui suit le début de l'incapacité consécutive à l'accident.

Montant des indemnités en cas d'accident.

1° En cas d'incapacité temporaire partielle, l'indemnité allouée est égale à 50% de la différence entre les salaires ou profits moyens d'avant l'accident et d'après.

2° En cas d'incapacité temporaire totale ne durant pas plus de 28 jours, l'indemnité allouée est égale à 50% du salaire ou profit quotidien moyen.

3° En cas d'incapacité temporaire totale se prolongeant pendant plus de 28 jours à compter de celui où l'indemnité est allouée pour la première fois, l'indemnité est alors portée aux 2/3 du salaire quotidien moyen.

Si l'incapacité de travail est totale mais temporaire et si elle se prolonge pendant plus de 28 jours, l'indemnité sera égale à 50% du salaire moyen pendant les 28 premiers jours et aux 2/3 de ce salaire à partir du 29me jour.

4° En cas d'incapacité permanente, totale ou partielle, l'accidenté a droit à une allocation annuelle des 2/3 du salaire quotidien moyen déterminé d'après le degré d'incapacité, dès que la permanence est constatée, soit par l'accord des parties, soit par un jugement définitif.

Pour les grands blessés ayant besoin absolument et normalement de l'assistance d'une autre personne, le taux peut être porté à un maximum de 80% du salaire moyen.

Soins médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et hospitaliers.

La victime a droit au paiement par la Caisse commune de tous les frais qui sont la conséquence de l'accident jusqu'à l'expiration du délai de révision (c'est à dire 3 ans après l'accord des parties ou le jugement définitif).

Appareils de prothèse et d'orthopédie.

L'accidenté a droit aux appareils de cette sorte reconnus nécessaires, jusqu'à la date de l'accord des parties ou du jugement définitif.

En outre, une indemnité supplémentaire représentant le coût probable du renouvellement de ces appareils, est attribuée à la victime et fixée par l'accord des parties ou le jugement définitif.

Elle peut être majorée en cas d'aggravation constatée lors d'une action en révision.

Choix du médecin, du pharmacien et du service hospitalier.

En principe, ce choix appartient à l'armateur ou à la Caisse commune s'ils ont institué à leur charge exclusive un service médical, pharmaceutique et hospitalier. Dans ce cas, un extrait détaillé sera remis au marin lors de son engagement.

Le choix appartient à la victime dans les autres cas, mais l'armateur ou la Caisse commune ne sont tenus qu'à concurrence d'un tarif établi par arrêté royal.

La partie qui n'a pas le choix peut désigner un médecin chargé de contrôler le traitement.

Les personnes qui ont fourni les soins médicaux ou pharmaceutiques ont une action directe contre l'armateur ou la Caisse commune pour le paiement de leurs honoraires et fournitures.

Montants des indemnités en cas de décès.

Il est alloué avant tout une somme de frs. 750,— pour couvrir les frais funéraires.

Quant aux rentes viagères ou aux sommes en capital accordées aux ayants-droit des victimes d'accident du travail décédées, elles varient suivant le degré de parenté, le nombre d'enfants, etc.

De toute façon, le salaire ou profit moyen annuel maximum qui sert de base aux calculs ne peut dépasser 20.000 frs.

Les pourcentages attribués sont les suivants:

— au conjoint non divorcé, ni séparé de corps, et pour autant que le mariage soit antérieur à l'accident : un capital représentant la valeur, calculée en raison de l'âge de

la victime au moment du décès, d'une rente viagère égale à 30% du salaire annuel ;

—— aux enfants légitimes nés ou conçus avant l'accident et aux enfants naturels reconnus avant l'accident, orphelins une fois (de père ou de mère), âgés de moins de 18 ans : un capital représentant la valeur calculée en raison de l'âge de la victime au moment du décès, d'une rente viagère égale à 15% du salaire annuel pour chaque enfant, avec un maximum de 45% ;

—aux enfants répondant aux mêmes conditions, mais orphelins deux fois (c'est à dire de père et mère), le pourcentage est porté à 20% du salaire annuel pour chaque enfant avec un maximum de 60%.

— aux père et mère de la victime, si celle-ci est un enfant légitime ou reconnu avant l'accident et si celle-ci ne laisse ni conjoint ni enfant bénéficiaires, pour autant que les père et mère établissent que la victime était leur soutien : la rente viagère est calculée sur la base de 20% du salaire annuel pour chacun des bénéficiaires seuls. Si la victime laisse un conjoint sans enfant, il est attribué aux ayants-droit visés dans ce paragraphe un capital calculé sur le taux de 15% pour chaque bénéficiaire;

— aux ascendants de la victime autres que les père et mère, pour autant que la victime en était le soutien, un capital calculé sur le taux de 15% pour chaque bénéficiaire s'il n'y a ni conjoint ni enfants; s'il y a un conjoint sans enfant le taux est réduit à 10% pour chaque bénéficiaire.

— aux petits-enfants, orphelins de père, âgés de moins de 18 ans, s'il n'y a pas de conjoint ni d'enfant bénéficiaire et si la victime était le soutien de ces petits-enfants : le calcul se fait sur la base de 15% du salaire annuel pour chaque petit-enfant avec un maximum de 45% ; s'il n'y a pas de conjoint mais s'il y a des enfants et des petits-enfants orphelins de père, le taux est de 15% pour chaque enfant, ou groupe de petits-enfants;

— aux frères et sœurs de la victime âgés de moins de 18 ans, et dont la victime était le soutien, et s'il n'y a ni

enfants ni père ni mère, ni petits-enfants ni conjoint ayants-droit : le capital est calculé sur la même base que pour les enfants, avec maximum de 45%.

Règlement des indemnités en cas de décès.

Le capital visé par les différents cas énumérés ci-dessus est dû à la date du décès de la victime. Si le navire à bord duquel se trouvait la victime est présumé perdu, par suite du défaut de nouvelles, les indemnités prévues sont dues après 6 mois comptés à partir du jour du départ du navire ou à partir du jour des dernières nouvelles. (Ce délai est réduit à trois mois pour les bâtiments de pêche).

Le capital dû au conjoint ou à un ascendant est converti, tenant compte de l'âge de l'ayant-droit à la date du décès, en une rente viagère payable à partir de cette date.

Le capital dû à tout autre ayant-droit est converti de la même manière en une rente temporaire payable à partir du décès jusqu'à ce que le bénéficiaire ait atteint l'âge de 18 ans.

Lorsque l'indemnité est due à des enfants, petits-enfants, frères et sœurs, le juge peut affecter l'indemnité à tel emploi qu'il estime favorable aux intérêts de l'ayant-droit.

Le conjoint ou les ascendants bénéficiaires d'une indemnité peuvent demander que le tiers du capital au maximum leur soit payé directement, les deux tiers restant étant convertis en une rente viagère. Ce droit est accordé également à la victime d'un accident lorsqu'elle a droit à l'une des indemnités prévues ci-dessus (incapacité temporaire ou permanente).

Le calcul de ces rentes viagères s'opère conformément aux principes contenus dans l'arrêté royal pris en exécution de la loi du 24-12-1903 sur la réparation des accidents du travail.

Calcul du salaire moyen.

Le salaire ou profit moyen qui sert de base à la fixation des indemnités est déterminé par arrêté royal, pour

chaque catégorie de marins, et revisé tous les cinq ans au moins.

Le salaire annuel moyen correspond à onze fois le salaire ou profit mensuel moyen.

Le salaire ou profit quotidien moyen s'obtient en divisant par 365 le chiffre du salaire ou profit annuel.

Le salaire ou profit qui sert de base au calcul des indemnités annuelles est limité à un maximum de 20.000 frs. et à un minimum de 2.500 frs.

Paiement des indemnités.

Les indemnités temporaires sont payables chaque quinzaine. Les allocations annuelles et les arrérages des rentes sont payables par trimestre.

Les frais funéraires sont réglés dans le mois du décès.

Lorsque l'applicabilité de la loi n'est pas douteuse, mais que le juge ne possède pas tous les éléments pour statuer définitivement, il peut allouer à la victime ou à ses ayants-droit des indemnités provisionnelles.

Prescription.

L'action en paiement des indemnités prévues par la loi sur la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer se prescrit par trois ans.

La demande en révision des indemnités, fondée sur une aggravation ou une atténuation de l'infirmité de la victime, ou sur le décès de celle-ci par suite des conséquences de l'accident doit être introduite dans les trois ans à compter de l'accord des parties ou du jugement définitif.

Réparation intégrale du préjudice subi par la victime d'un accident ou ses ayants-droit.

Tous les dommages résultant des accidents du travail ne donnent lieu (au profit des victimes ou ayants-droit) qu'aux seules réparations déterminées par la nouvelle loi.

Il est fait exception si l'armateur a intentionnellement provoqué l'accident ou si des personnes autres que l'armateur ou ses préposés sont reconnues responsables de l'acci-

dent. Dans ce cas, la victime ou ses ayants-droit peuvent réclamer la réparation du préjudice causé conformément aux règles du droit commun.

La Caisse commune peut elle-même intenter l'action contre les tiers, aux lieu et place de la victime ou de ces ayants-droit.

Les dommages et intérêts qui seraient alloués à la victime ne peuvent être cumulés avec les indemnités déterminées par la nouvelle loi et payées par la Caisse commune.

La Caisse Commune de la Marine Marchande.

Tel est le nom du nouvel organisme qui a pour mission de payer les indemnités et pensions prévues par la loi.

Son siège est fixé à Anvers. Il jouit de la personnification civile.

Tous les armateurs de navires de commerce doivent s'y affilier et payer une cotisation qui consiste en une taxe annuelle par homme embarqué. Outre cette ressource, le fonds de la Caisse peut être alimenté par des dons et legs et par une contribution de l'Etat en cas de déficit, au moyen d'avances récupérables.

La Caisse commune de la marine marchande est administrée sous la surveillance du Ministre de la Marine, par un Conseil composé de quatre délégués des armateurs, d'un délégué du personnel navigant, d'un délégué de l'Administration de la Marine. Un greffier y est également adjoint.

L'ASSURANCE CONTRE LA VIEILLESSE et LE DECES PREMATURE, LA MALADIE et L'INVALIDITE.

Généralités : Institution - Applicabilité - Ressources de la Caisse - Contributions - Responsabilité du capitaine et de l'armateur - Procédure.

GENERALITES.

Institution.

Un arrêté royal en date du 6 juillet 1931 a profondément modifié l'organisation et les attributions de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge et mis au point l'assurance des gens de mer contre la vieillesse et le décès prématuré, la maladie et l'invalidité.

Applicabilité.

Sont obligatoirement affiliées à cette Caisse toutes les personnes, sans dictinction de sexe, qui, à un titre quelconque, sont inscrites au rôle d'équipage d'un navire marchand belge. Sont, toutefois, exclus de cette obligation, les marins enrôlés sans gage, ou moyennant des gages fictifs, ainsi que les marins de couleur enrôlés dans des conditions spéciales.

Ressources de la Caisse.

Les ressources nécessaires à la couverture des charges de la Caisse sont constituées par les versements obligatoires des affiliés et des armateurs, par les intérêts des capitaux, par les subsides et les contributions de l'Etat, par les retenues opérées sur les gages des marins à titre de mesure disciplinaire, par des dons et legs, par l'avoir possédé par la Caisse antérieurement à sa réorganisation.

Contributions des affiliés et des armateurs.

Le montant total des retenues opérées sur les gages des affiliés est fixé comme suit :

a) pour les officiers affiliés ou assimilés : 5% ;

b) pour les affiliés de rang subalterne : 4%.

Ces retenues contribuent à concurrence de 1% des gages à l'assurance contre la maladie et l'invalidité.

Le montant des versements dus par les armateurs sur les gages des affiliés est fixé comme suit :

a) pour les affiliés officiers ou assimilés : 5½% ;

b) pour les affiliés de rang subalterne : 2½%.

Les versements des armateurs ne sont, toutefois, dus qu'à concurrence d'une rémunération mensuelle de 2.000 frs. en ce qui concerne les affiliés officiers ou assimilés et de 1.000 frs. en ce qui concerne les marins subalternes.

Perception des retenues et versements.

Les commissaires maritimes sont chargés de percevoir les retenues à opérer sur les gages des affiliés ainsi que les versements incombant aux armateurs.

Ces sommes sont arrêtées par navire à chaque voyage ou chaque fois que l'armement décompte avec l'équipage.

Responsabilité du capitaine et de l'armateur.

Le capitaine est tenu, lorsqu'il licencie son équipage en Belgique ou à l'étranger d'opérer les retenues sur les gages des marins et d'en remettre le montant au commissaire maritime.

Si le licenciement ayant lieu à l'étranger, le capitaine ne rentre pas directement en Belgique, il est tenu de remettre le montant des retenues au consul belge du port de licenciement ou de les adresser au commissaire maritime dans le plus bref délai possible. Un compte détaillé des retenues doit y être joint par le capitaine.

L'armateur et le capitaine sont responsables de la perception et du montant des retenues, pour autant que les fonds nécessaires au paiement des gages des marins aient été remis au capitaine.

Dans le cas contraire, l'armateur est seul responsable vis-à-vis de la Caisse du paiement de ces retenues.

Procédure.

Toute demande de rente ou de secours doit être adressée au Président de la Caisse par l'intermédiaire des commissaires maritimes qui y joignent, outre les documents requis pour l'établissement de la rente s'il y a lieu, leur avis motivé et fournissent au Conseil d'Administration tous renseignements qu'il réclamera d'eux.

ASSURANCE EN VUE DE LA VIEILLESSE ET DU DECES PREMATURE.

L'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré comporte à charge de la Caisse :

a) au profit de l'affilié, une rente viagère de vieillesse prenant cours le premier mois qui suit son cinquante-cinquième anniversaire ou, à son gré, ultérieurement ;

b) une rente de veuve au profit de l'épouse de l'affilié ou du pensionné ainsi que les accroissements du chef d'orphelins ;

c) au profit des orphelins de père et mère âgés de moins de 18 ans une rente avec accroissements éventuels.

Ces diverses rentes sont calculées sur base des cotisations versées au compte de chaque affilié.

COMMISSION D'APPEL.

La Commission d'Appel instituée auprès de la Caisse de Secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge a pour mission :

1) de statuer définitivement sur les recours introduits auprès d'elle contre les décisions du Conseil d'Administration de la Caisse, relative à l'octroi des rentes et des allocations résultant de l'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré ;

2) de donner son avis sur toutes les questions relatives à l'interprétation des dispositions y relatives.

Les recours auprès de la Commission d'Appel sont adressés sous pli recommandé au président de cette com-

mission au siège de l'Administration centrale de la Marine à Bruxelles.

ASSURANCE CONTRE LA MALADIE.

Les affiliés à la Caisse de prévoyance et de secours bénéficient à charge de cet organisme, des soins médicaux, pharmaceutiques et hospitaliers dans les conditions déterminées par l'arrêté royal réorganisant la Caisse.

Toute demande d'intervention médicale doit être introduite dès le début de la maladie. En aucun cas, la Caisse ne liquide des frais de maladie antérieurs à la demande d'intervention précitée.

Les affiliés, dont le traitement est à charge de la Caisse peuvent obtenir, outre la liquidation des frais d'hospitalisation, des frais médicaux et pharmaceutiques, un secours journalier en espèces. L'octroi de ces secours est soumis aux conditions suivantes :

1) l'affilié doit compter au moins un an de participation à la Caisse ;
2) les secours ne sont accordés qu'à partir du quatrième jour de la maladie et ne peuvent l'être pendant plus de six mois, dans une période de deux années.

ASSURANCE CONTRE L'INVALIDITE.

Les affiliés bénéficient, à charge de la Caisse, d'une rente, en cas d'invalidité prématurée officiellement constatée et pour autant que les affiliés invalides ne soient plus en état de gagner, par une occupation en rapport avec leurs forces et leurs aptitudes, en tenant compte de leur éducation professionnelle et de leur métier antérieur, un tiers de ce qu'une personne de la profession, d'une égale éducation, sain de corps et d'esprit peut gagner, dans la même région, par son travail.

La rente visée est égale à la rente de vieillesse que l'affilié eût obtenu s'il avait atteint l'âge de la pension ; elle est servie jusqu'au moment où l'affilié entre en jouissance de sa rente de vieillesse.

CAISSE BELGE D'ASSISTANCE AUX GENS DE MER.

La Caisse Belge d'Assistance aux gens de mer, constituée sous forme d'association sans but lucratif, est une œuvre de bienfaisance qui assiste d'une façon permanente les veuves et les orphelins victimes de sinistres maritimes, ainsi que les marins et pêcheurs nécessiteux.

Elle a pour but principal de secourir les gens de mer belges et leurs familles, victimes de naufrages de navires battant pavillon belge, et de créer ou de contribuer éventuellement à la création d'un hospice pour gens de mer belges.

LES ORGANISATIONS SYNDICALES ET PROFESSIONNELLES.

Observations - Collège Royal Maritime Belge - Union des officiers de la Marine Marchande - Syndicat des marins.

OBSERVATIONS.

L'application de la propulsion mécanique aux navires de mer a modifié considérablement la composition des équipages. Tandis qu'à bord des navires à voiles tout l'équipage, pour ainsi dire, était composé de marins, exprimant par là ceux qui effectuaient leur métier aux prises avec la mer, face à la mer, à bord des navires à propulsion mécanique, ce personnel a été remplacé en grande partie par des techniciens des machines et leurs auxiliaires. Ceux-ci vivent dans des espaces entièrement clos, ne prenant le jour que par des ouvertures pratiquées dans le pont. Leur travail ne diffère guère de celui des mécaniciens et chauffeurs des ateliers et usines terrestres. L'importance de la machine est devenue telle à bord des navires de mer, que le personnel attaché à sa conduite et à son entretien est plus nombreux que le personnel du pont. A bord des paquebots il est en majorité et, s'ajoutant aux préposés du service général, il laisse le personnel du pont en minorité sensible.

L'introduction de la machine à bord des navires a favorisé le syndicalisme maritime.

En Belgique, le syndicalisme maritime n'est pas ancien.

Cela tient notamment au nombre de gens de mer qui fut de tout temps peu élevé dans notre pays ; également à la présence d'une grande quantité d'étrangers parmi les membres d'équipage des navires belges, étrangers vagabonds qu'une organisation syndicale ne pouvait attirer ni retenir.

LE COLLEGE ROYAL MARITIME BELGE.

En Belgique, l'organisation professionnelle la plus ancienne est représentée par le Collège Royal Maritime Belge.

Cette association sans personnalité juridique a été constituée en 1857. Son but est défini comme suit dans les statuts :

1) procurer à ses membres un lieu de réunion aux fins de faciliter leurs rapports confraternels et amicaux ;
2) travailler, de commun accord, à l'amélioration de la situation tant morale que matérielle, de ses membres ;
3) réunir et mettre à la disposition de ses membres des livres et documents leur permettant de se renseigner et de se perfectionner;
4) prêter assistance aux membres pouvant se trouver dans le besoin et aux familles des membres disparus.

La société n'a aucun but politique.

Peut en faire partie tout porteur d'un diplôme belge d'officier, y compris ceux qui sont entrés dans les services administratifs et techniques des armements, ceux qui ont cessé de naviguer. Des membres d'honneur peuvent être choisis en dehors de ces catégories.

L'activité actuelle de cette association se manifeste plus par son caractère philanthropique et éducatif (organisation de réunions, de conférences, de fêtes) que par une action syndicale réelle où elle se trouve dépassée par l'Union des Officiers de la Marine Marchande dont nous parlons ci-après.

Au sein du Collège Royal Maritime Belge, s'est constituée, après la guerre, une section autonome dénommée «Association des Capitaines au long cours», groupant seulement, comme son nom l'indique, des capitaines au long cours à l'exclusion des officiers d'autres rangs.

Les mêmes observations que celles présentées pour l'Association mère s'appliquent à cette section filiale.

L'UNION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE.

Cette association a été constituée en mars 1918, bien après le Syndicat des marins. L'esprit particulariste des officiers est une des causes de ce retard.

L'occasion de la constitution de cette association résida dans les circonstances de la guerre qui créèrent aux officiers de la marine marchande une situation particulière, difficile et pénible dont les autorités officielles ne tinrent pas suffisamment compte.

L'Union des Officiers de la Marine Marchande est une union professionnelle, sans personnalité juridique, indépendante de tout programma politique. Elle accueille tous les officiers de la marine marchande, quelle que soit leur spécialité : officiers de pont, des machines, radiotélégraphistes. Ne peuvent rester membres les officiers qui acceptent une situation à terre ressortissant directement d'un armement.

Son action est réformiste et s'est traduite par de nombreuses interventions d'ordre purement professionnel et d'ordre législatif.

Cette association a collaboré activement avec l'Administration de la Marine pour l'établissement progressif d'une législation sociale maritime. Au point de vue syndical elle est l'organisme le plus représentatif et le plus autorisé du personnel officiers de la marine marchande belge.

L'Union des officiers de la Marine Marchande est affiliée à l'Association internationale des officiers de la marine marchande fondée en 1925 et qui se compose d'organisations indépendantes d'états-majors de la marine marchande.

Le but de cette association est de poursuivre sur le plan international les divers objectifs assignés aux associations professionnelles nationales.

L'Association internationale groupe environ 35.000 membres.

LE SYNDICAT DES MARINS.

Le syndicat des marins a été constitué en 1905. Il groupe une grande partie des marins subalternes (matelots, chauffeurs, graisseurs), qui forment les équipages des navires belges. Le syndicat accueille les marins belges et étrangers. Ces derniers entrent pour une part importante dans la composition des équipages enrôlés à bord des navires belges.

DU CAPITAINE.

Définition - Statut juridique - Pouvoirs et devoirs du capitaine : au port d'attache, au départ, en cours de voyage, au retour - Responsabilité civile, pénale, disciplinaire.

DEFINITION.

La loi sur le contrat d'engagement maritime définit le capitaine « toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait ».

Puisque les allèges de mer sont considérées comme navires, ceux qui commandent ces bâtiments sont également des capitaines. En fait, cependant, ces capitaines ne sont pas soumis aux mêmes conditions strictes que ceux des navires à propulsion propre, tant en ce qui concerne les diplômes exigés qu'en ce qui a trait aux formalités incombant généralement aux capitaines.

STATUT JURIDIQUE DU CAPITAINE DE NAVIRE.

Nature du contrat.

Le contrat qui lie armateur et capitaine est un contrat sui generis qui tient à la fois du contrat de louage de services et du mandat. En outre, dès sa conclusion, la loi lui confère de plein droit et indépendamment de la volonté du capitaine et de l'armateur, un certain caractère public.

Contrat d'engagement du capitaine.

Nous avons dit que l'engagement des marins comportait deux phases : le recrutement et l'enrôlement.

L'engagement des capitaines ne connaît pas la phase du recrutement. Par contre, les formalités de l'enrôlement lui sont applicables.

Seul parmi les marins, le capitaine ne doit pas être titulaire d'un livret de marin.

Les dispositions de la loi sur le contrat d'engagement maritime ne lui sont pas toutes applicables.

Ne le sont pas les dispositions relatives au livret de marin, au recrutement, à l'augmentation proportionnelle des gages en cas de rémunération au voyage et de prolongation du voyage, au règlement d'une indemnité forfaitaire en cas d'inexécution ou d'interruption du voyage, à la perte des gages pendant l'absence irrégulière du marin, à la retenue de gages, au congédiement du marin, aux avances de gages, au droit du marin de dénoncer le contrat d'engagement moyennant le délai stipulé au contrat.

Caractères des fonctions du capitaine.

Le capitaine, nous l'avons dit, n'est pas seulement un employé, un préposé de l'armateur, c'est aussi le mandataire de ce dernier. Le mandat conféré au capitaine est un mandat légal qui ne peut être restreint au préjudice des tiers. Ceux-ci ne peuvent pâtir de ce que l'armateur aurait conventionnellement réduit les pouvoirs normaux du capitaine, pourvu évidemment qu'ils agissent de bonne foi.

Nous verrons en étudiant le rôle du capitaine quelle est l'étendue de ce mandat selon les lieux où il est exercé.

Le capitaine représente l'armateur en justice pour tout ce qui se rapporte à l'expédition maritime ; il est domicilié de droit à bord de son navire.

Le capitaine peut agir en son nom mais pour compte de l'armateur et peut être assigné aux lieu et place de celui-ci.

Les condamnations qui sont prononcées ne sont pas rendues au bénéfice ou à charge du capitaine personnellement, mais pour compte de l'armateur. Par contre, le capitaine n'a pas qualité pour représenter en justice les marins de son équipage.

Sauf dans des cas peu fréquents où le capitaine est personnellement responsable à l'égard des tiers, les condamnations prononcées contre lui ne peuvent être exécutées sur ses biens, mais sur ceux de l'armateur seulement.

Le rôle du capitaine a un caractère public qui lui est conféré par la loi même.

Le capitaine exerce sur toutes les personnes qui participent à l'expédition maritime le pouvoir disciplinaire qui lui est reconnu par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande. Rappelons qu'il n'exerce ce pouvoir qu'en mer ou dans les ports où ne se trouve ni commissaire maritime ni consul.

Les fonctions de juge d'instruction lui sont dévolues lorsqu'un crime ou un délit a été commis à bord pendant le voyage. Le capitaine procède à une instruction sommaire et préparatoire, interroge les témoins et dresse procès-verbal de leurs dépositions.

En cas de naissance survenue à bord, le capitaine agit comme officier de l'état-civil et doit dresser l'acte de naissance dans les 24 heures, en présence du père, s'il est présent, et de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage. L'acte de naissance ainsi dressé est inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Semblablement, en cas de décès survenu à bord, le capitaine en dresse acte en présence de deux officiers ou de deux hommes de l'équipage et l'inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Enfin, le capitaine remplit le rôle de notaire en recevant, en présence de deux témoins, les testaments faits sur mer.

Résiliation du contrat d'engagement du capitaine.

La loi du 5 juin 1928 règlementant le contrat d'engagement maritime a modifié radicalement la situation des capitaines de navire relativement à leur renvoi par l'armateur.

En effet, sous l'empire de l'ancienne législation, l'armateur maritime pouvait congédier le capitaine quand bon lui semblait, sans préavis et sans indemnité, sans motifs, dans un port belge ou étranger. L'armateur ne pouvait pas même renoncer à cette faculté lui reconnue par la loi. Toute disposition du contrat d'engagement du capitaine qui aurait stipulé cette renonciation était nulle de plein droit.

Ce que pouvait prévoir le contrat d'engagement du capitaine, c'était le droit de ce dernier à une indemnité en cas de renvoi non justifié. La clause devait être explicite; il ne suffisait pas que l'engagement du capitaine fût constaté par écrit pour qu'il en résultât le droit à l'indemnité au profit du capitaine.

Ces dispositions légales se comprenaient, il y a quelques décades, au temps où la navigation se faisait principalement à la voile, où la télégraphie sans fil n'existait pas ou au temps où son usage n'était pas répandu, lorsque les communications postales entre les continents étaient difficiles, irrégulières et longues.

Dans ces conditions, la navigation et l'industrie de l'armement étaient toute différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui.

Le capitaine de navire, à cette époque, avait un rôle à remplir beaucoup plus large qu'à présent.

Il n'était pas seulement un technicien, un marin d'élite chargé du soin de conduire un navire et son équipage, de soigner la cargaison en cours de route et de la délivrer à destination. Le capitaine était aussi une véritable doublure de l'armateur. Dans les ports étrangers, il jouait un rôle commercial important.

Il recherchait le fret, concluait des contrats d'affrètement, contractait des emprunts, parfois même négociait la vente de tout ou partie de la cargaison.

L'on conçoit, dès lors, qu'avec des droits aussi étendus qui engageaient si fortement l'armateur, celui-ci devait pouvoir rompre l'engagement du capitaine dès qu'il n'éprouvait plus la confiance nécessaire.

Le capitaine trouvait, d'ailleurs, son avantage dans l'exercice de sa profession à la fois technique et commerciale.

Il était souvent l'associé, en quelque sorte, de l'armateur et sa rémunération était fixée en conséquence. Le capitaine était intéressé aux résultats de l'expédition mari-

time. Parfois même il pouvait transporter pour son bénéfice exclusif une partie de marchandises.

La situation n'est plus du tout la même à présent.

L'usage répandu de la télégraphie sans fil, la substitution des vapeurs et des bâtiments à moteur aux voiliers, la multiplication des services réguliers de navigation, la représentation des armateurs par des agents maritimes dans les ports d'escale, toutes ces circonstances ont ramené le rôle du capitaine à son rôle technique avant tout. Il a perdu la plus grande partie de ses fonctions d'ordre commercial.

Le capitaine de navire d'aujourd'hui est un technicien, quelqu'un qui loue ses services à une autre personne, l'armateur, dont il est l'employé, au même titre qu'un technicien qui exerce ses fonctions dans une usine à terre.

Son rôle d'officier public relativement à son droit d'appliquer des sanctions disciplinaires aux membres de l'équipage, ses fonctions occasionnelles de notaire et d'officier de l'état-civil, tout cela ne dérive pas de la volonté du co-contractant, de l'armateur, mais de la loi elle-même en tant qu'elle régit certaines questions de police maritime.

La rémunération du capitaine a, elle aussi, varié comme ses fonctions. A présent, le capitaine est un salarié. Il ne peut plus transporter de marchandises pour son compte ; il n'est plus intéressé aux résultats de l'expédition maritime. Il touche des appointements dont le caractère de fixité n'est guère altéré par l'octroi éventuel de gratifications mensuelles ou annuelles.

C'est sous la poussée de la transformation économique du rôle des capitaines de navire que la législation a été modifiée.

La loi du 5 juin 1928 a consacré certains articles au capitaine.

Le plus intéressant est certes l'article 99 de la loi, qui consacre le droit du capitaine renvoyé sans préavis et sans justes motifs à des dommages-intérêts.

Voici le texte de cet article : «L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi non justifié. Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné à l'intervention de l'autorité maritime ».

La loi nouvelle est donc formelle : le capitaine de navire renvoyé sans justes motifs a droit à des dommages-intérêts.

Le montant des dommages-intérêts est fixé par le Tribunal en tenant compte des circonstances de l'espèce : durée des services antérieurs, conditions du renvoi, difficulté de retrouver un emploi, etc.

En cas de renvoi à l'étranger, le capitaine a droit également aux frais de rapatriement.

Juridiction compétente.

Les litiges nés entre armateurs et capitaines échappent à l'intervention du commissaire maritime (formalité de la tentative de conciliation) et à la compétence du Conseil des Prud'hommes marins.

Pareilles contestations doivent être portées devant le Tribunal de Commerce tant en ce qui concerne les actions intentées par le capitaine contre l'armateur qu'inversement.

POUVOIRS ET DEVOIRS DU CAPITAINE.

Principe.

Les pouvoirs du capitaine, en un endroit déterminé, sont d'autant plus restreints que l'armateur se trouve sur place ou y a des représentants. Inversement, les devoirs du capitaine sont d'autant plus stricts que l'armateur ou ses agents ne se trouvent pas dans les mêmes lieux que lui.

Droits et devoirs au port d'attache.

Au port d'attache ou au port d'armement, là où l'armateur a établi sinon le siège de ses affaires, du moins un bureau administratif, les pouvoirs du capitaine sont le plus restreints. Il ne peut valablement frêter son navire, ni

acheter des fournitures et approvisionnements, ni emprunter, hypothéquer ou vendre le navire.

Pendant le séjour du navire au port, le capitaine reste à la disposition de l'armateur qui lui assigne un mode de travail déterminé.

Au moment lui indiqué par l'armateur, il appartient au capitaine de former l'équipage et de recruter les marins nécessaires à l'expédition maritime. Mais il doit le faire de concert avec l'armateur ou ses fondés de pouvoirs qui peuvent s'opposer au recrutement et à l'enrôlement des marins présentés par le capitaine.

Pour ce qui concerne les opérations de chargement, le capitaine est, en principe, responsable de l'arrimage des marchandises embarquées à bord de son navire. Ce fut de tout temps une de ses prérogatives.

Actuellement, sous l'effet de l'évolution des transports maritimes, il est fréquent que le capitaine n'est plus chargé en fait de l'arrimage de la cargaison. Non seulement celui-ci est effectué par des arrimeurs professionnels, préposés terrestres de l'armateur ou de l'affréteur, mais en outre, il arrive qu'un préposé spécialement désigné par l'armateur soit chargé de la surveillance de l'arrimage. Dans ce cas, la responsabilité personnelle du capitaine envers son armateur est fortement atténuée ou disparaît. Il en est de même de sa responsabilité purement professionnelle (voir Jurisprudence du Conseil d'Enquête Maritime).

Avant de prendre la mer, le capitaine doit veiller à avoir à bord divers documents : l'acte de propriété du navire, les lettres de mer, le rôle d'équipage, les connaissements, le permis de navigation, les acquits de paiement ou à caution des douanes, l'état des inscriptions hypothécaires qui grèvent le navire, le registre des réclamations coté et paraphé par le commissaire maritime (et destiné à recevoir, à bord des navires à passagers, les réclamations des passagers, les observations du capitaine et les faits que le capitaine juge utile de faire attester par les passagers).

Nous rappelons au sujet du permis de navigation ce que nous en avons dit à propos de la loi sur la sécurité des navires. Le capitaine qui prendrait la mer, même sur l'ordre de l'armateur, avec un navire qui n'est pas en état de navigabilité s'expose à des sanctions pénales.

Livres de bord.

Outre les documents énumérés ci-dessus, le capitaine doit tenir un registre coté et paraphé par l'un des juges du Tribunal de Commerce ou, à défaut, par le bourgmestre ou un échevin.

Le registre contient : les résolutions prises pendant le voyage; les recettes et dépenses relatives au navire et généralement tout ce qui concerne l'expédition maritime.

Il est d'usage de tenir deux registres pareils cotés et paraphés, dont l'un appelé « log book » est réservé aux indications nautiques de l'expédition et l'autre dénommé « livre de bord » aux mentions des opérations comptables et commerciales.

Les livres de bord régulièrement tenus peuvent servir de preuve en justice.

Obligations du capitaine au départ.

Au départ du navire, le capitaine a l'obligation de veiller à ce que toutes les mesures de sécurité voulues soient prises : vérification du tirant-d'eau, de l'assiette et de la stabilité du navire, fermeture des écoutilles, fonctionnement du gouvernail, etc.

La loi lui impose d'être en personne à bord de son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières. 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 spéciales, il peut se faire remplacer par un officier chef de quart, mais il doit néanmoins rester prêt à prendre le commandement effectif des manœuvres à la première alerte.

Droits et obligations en cours de voyage.

Pendant le voyage, le capitaine a la direction suprême de la navigation et de l'expédition.

Il doit prendre les mesures techniques nécessaires pour en assurer la bonne fin, et ne peut limiter ses soins au navire, mais doit les appliquer aussi à la cargaison, aux approvisionnements, à l'équipage et aux passagers.

Sauf contraintes imprévues, le capitaine ne peut dérouter son navire ni faire d'autres escales que celles indiquées par l'armateur.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu de suivre les ordres qu'il reçoit pour remédier à cette situation. S'il n'a pas reçu d'ordres ou si ceux-ci ne peuvent être mis à exécution, le capitaine doit agir au mieux des intérêts du chargeur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

Dans chaque port étranger, où son navire s'arrête, le capitaine est tenu, dans les 24 heures de son arrivée, de faire viser le livre de bord par le consul de Belgique et de déposer un rapport de mer énonçant : le lieu et le temps du départ, la route suivie, les hasards courus, les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage.

Si le navire fait escale dans un port belge, ces formalités sont remplies devant le Tribunal de Commerce, ou à défaut, devant le juge de paix.

Lors de son dépôt, le rapport de mer est affirmé sous serment par des membres de l'équipage.

Les mentions qu'il contient valent jusqu'à preuve contraire.

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de demander au consul un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

Le consul vise le rôle d'équipage et y annote les mutations survenues pendant le séjour du navire. En cas de relâche dans un port belge, le capitaine est tenu de déclarer au président du Tribunal de Commerce du lieu ou au juge de paix du canton les causes de la relâche.

A l'étranger, cette déclaration se fait au consul, ou, à défaut, au magistrat du lieu.

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage est tenu de se présenter devant le juge du lieu ou devant le consul, d'y faire son rapport et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se sont sauvés et d'en lever expédition.

Le capitaine peut emprunter, en cours de voyage, pour les besoins de l'expédition maritime. Pareil engagement lie l'armateur, mais si celui-ci est représenté sur place par un agent, le capitaine doit au préalable s'entendre avec lui.

Le capitaine peut frêter le navire et acheter les fournitures nécessaires à l'expédition, à moins que l'armateur ne soit représenté sur place par un agent, auquel cas ce mandataire seul agira. Toutefois, le capitaine a toujours le droit d'acheter les victuailles et approvisionnements nécessaires, si l'agent de l'armateur refuse à tort de donner satisfaction au capitaine.

Le capitaine ne peut pas hypothéquer son navire ni le vendre. En ce qui concerne la vente, il y a une dérogation.

Le capitaine peut vendre le navire sans l'autorisation du propriétaire en cas d'innavigabilité légalement reconnue. Par innavigabilité on doit entendre l'état d'un navire qui ne peut plus être réparé, soit que ce fût matériellement impossible, soit que ce fût économiquement plus onéreux qu'une nouvelle construction.

Le capitaine devra, en tout cas, être autorisé judiciairement à vendre le navire.

A aucun moment du voyage, le capitaine ne peut charger des marchandises pour son propre compte, sans y être autorisé par écrit par l'armateur. Si cette interdiction n'est pas respectée, l'armateur a le droit de faire décharger les

marchandises, de faire payer un double fret et de réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice qu'il a subi.

En cours de voyage, le capitaine est tenu d'envoyer des comptes à l'armateur pour mettre celui-ci au courant des faits importants de l'expédition maritime.

Le capitaine ne peut abandonner son navire sans nécessité, sans encourir une lourde responsabilité civile à l'égard de l'armateur et des affréteurs et de graves sanctions pénales et disciplinaires.

En cas de danger irrémédiable, le navire ne peut être abandonné qu'après que le capitaine a pris l'avis des principaux de l'équipage.

Le capitaine décide, néanmoins, souverainement la mesure à prendre. En cas d'abandon du navire, il doit quitter le bord le dernier et emporter les papiers du bord, l'argent et les objets les plus précieux.

Le capitaine a l'obligation morale d'essayer d'éviter que l'épave du navire abandonné ne constitue un danger pour les autres navires.

Obligations au port de retour.

Au retour du navire au port d'attache, le capitaine doit déposer son rapport de mer endéans les 24 heures de l'arrivée.

En outre, il doit, endéans le même délai, faire viser ses livres de bord par l'un des juges du Tribunal de Commerce ou, à défaut, par le bourgmestre ou un échevin.

Il doit encore rendre ses comptes définitifs à l'armateur. Si celui-ci met à sa disposition les fonds nécessaires au paiement des gages de l'équipage, il doit retenir les contributions des marins à la Caisse de prévoyance et de secours et en déposer le montant entre les mains du commissaire maritime.

Le capitaine est tenu également de remettre au commissaire maritime tous les documents afférents au voyage qui doivent être portés à sa connaissance : rapport sur les sanctions disciplinaires infligées par le capitaine, procès-

verbaux d'instruction des délits ou crimes commis à bord, actes de naissance et de décès dressés par le capitaine.

RESPONSABILITE DU CAPITAINE.

Responsabilité civile.

Les capitaines de navire encourent une triple responsabilité : civile, pénale et disciplinaire.

La responsabilité civile du capitaine découle des obligations qui pèsent sur lui à raison du contrat qui le lie à l'armateur.

Le capitaine est le mandataire de l'armateur.

A ce titre, il est garant de ses fautes même légères, commises dans l'exercice de ses fonctions.

Comme tout mandataire doit rendre compte au mandant de l'exécution de son mandat, le capitaine doit rendre des comptes à l'armateur. Il doit justifier les dépenses qu'il a faites par tous moyens usuels. Le capitaine n'est pas tenu de montrer des pièces aussi bien établies que par un comptable professionnel, mais il doit fournir les éléments nécessaires à l'appui de sa reddition de comptes. Il est comptable envers l'armateur du solde qui revient à ce dernier.

Si un préjudice a été causé à l'armateur par le capitaine dans l'exécution du son mandat, la preuve de la faute du capitaine incombe à l'armateur. A l'égard de ce dernier, le capitaine n'est pas responsable des fautes de l'équipage ou du pilote, à moins qu'il n'y ait contribué par son propre fait ou par sa négligence.

Les personnes autres que l'armateur peuvent agir contre le capitaine si, en dehors de tout contrat, celui-ci leur a causé un dommage par une faute qui lui est imputable.

Bien qu'ils n'aient pas contracté avec lui, les affréteurs ont une action directe contre le capitaine en paiement de dommages-intérêts :

1) si le capitaine a, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles;
2) si le capitaine, engagé pour un voyage, a abandonné le navire et a laissé le voyage inachevé;
3) si le capitaine a abandonné son navire sans nécessité ou sans sauver les marchandises les plus précieuses du chargement;
4) si le capitaine n'a pas à bord les documents énumérés antérieurement : acte de propriété du navire, lettre de mer, rôle d'équipage, etc.

Responsabilité pénale.

Le capitaine encourt une responsabilité pénale en cas d'infractions commises par lui et prévues par le Code pénal ordinaire et par le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande.

Nombre d'obligations qui lui incombent sont sanctionnées par des peines sévères en cas d'inexécution. Citons pour rappel : l'ivresse pendant la conduite du bâtiment, la dégradation du matériel du bord, la contrebande et la fraude, l'abandon du navire, l'abus d'autorité, la violence dans l'exercice de ses fonctions, l'embarquement et le débarquement irréguliers d'un membre de l'équipage ou d'un passager, le défaut d'assistance en mer, le naufrage volontaire, etc., etc.

Responsabilité disciplinaire.

Enfin, la responsabilité disciplinaire du capitaine ressort de la compétence du Conseil d'Enquête Maritime qui exerce sa juridiction dans les conditions signalées plus haut. (Voir Droit disciplinaire professionnel).

20. GENERAL STATEMENT, INCLUDING ANY FACTS NOT SET FORTH ABOVE.....

21. DIAGRAM SHOWING HOW COLLISION OCCURRED ATTACHED HERETO.

22. PERSONS ON WATCH ON MY VESSEL:

A. RANK AND NAME

B. PERMANENT SHORE ADDRESSES AND WHERE STATIONED AT TIME OF COLLISION.

PANAMA TRANSPORT COMPANY
NEW YORK

S-449—BP-1527

ALL THESE QUESTIONS ARE TO BE ANSWERED FULLY

REPORT OF COLLISION BETWEEN MY

STEAMSHIP .....

AND

.....

COLLISION

1. DATE AND HOUR OF COLLISION .....
2. PLACE OF COLLISION. (IF AT SEA, GIVE LAT. AND LONG.) .....

.....

3. NAME AND NATIONALITY OF COLLIDING VESSEL

8. A. COURSE AND SPEED OF MY VESSEL WHEN COLLIDING VESSEL FIRST SIGHTED. IF AT SEA. GIVE MAGNETIC COMPASS COURSE .....

B. ESTIMATED COURSE AND SPEED OF COLLIDING VESSEL WHEN FIRST SIGHTED .....

.....

C. DISTANCE AND BEARING OF COLLIDING VESSEL WHEN FIRST SEEN .....

.....

D. DIRECTION OF MY VESSEL (COMPASS HEADING IF POSSIBLE) AT MOMENT OF COLLISION .....

.....

E. ANGLE OF COLLISION .....

F. POINT OF CONTACT: (1) MY VESSEL .....

(2) COLLIDING VESSEL .....

G. ESTIMATED HEADWAY OF EACH VESSEL AT MOMENT OF COLLISION: (1) MY VESSEL .....

.....

(2) COLLIDING VESSEL .....

H. ANY CHANGE OF COURSE BY EITHER VESSEL BEFORE COLLISION: (1) MY VESSEL .....

.....

(2) COLLIDING VESSEL .....

B. WERE ORDERS OBEYED? .....

C. IF ORDERS NOT OBEYED, EXPLANATION .....

.....

.....

.....

.....

14. DAMAGE SUSTAINED:

A. BY MY VESSEL .....

.....

.....

.....

B. BY COLLIDING VESSEL .....

.....

.....

.....

15. SECURE PHOTOGRAPHS OF DAMAGE IF POSSIBLE.

16. ADMISSIONS MADE BY OFFICERS OF COLLIDING VESSEL AFTER COLLISION:

DAMAGED PROPERTY

Name of owner or occupant of damaged property

Date when owner or occupant first called ship's attention to damage

State whether steamer was passing, docking, undocking, hauling, moored, anchored?

To what extent was your ship damaged?

To what extent was dock or other property damaged?

If damaged property surveyed, attach copy of survey or state who surveyed for ship

PILOT. Was there a pilot in charge? If so, give his name

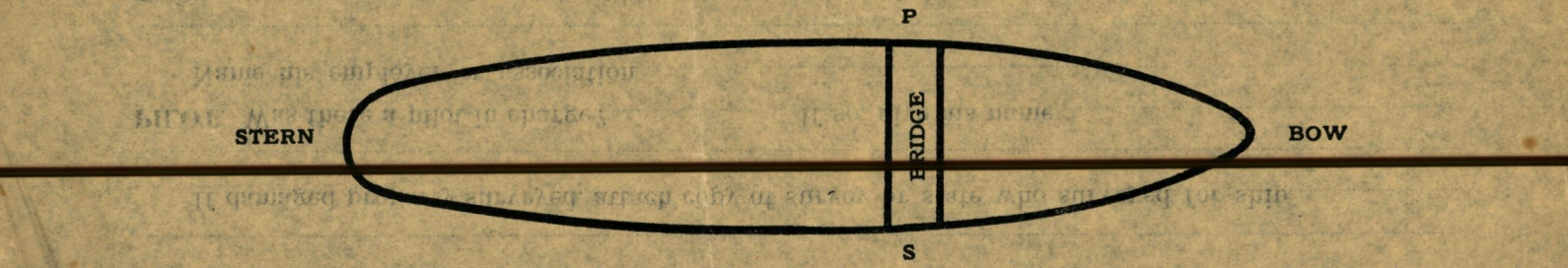
Name his employer or association

TUGS. Was there an employee of a tug in charge on your bridge? If so, give his name, and that of his employer

(OVER)

No matter who was in charge on your bridge, were there tugs assisting?.....

If so, indicate on diagram the names of the tugs, and their stations around steamer; also the size, material, age, lead and number of parts of towlines and mooring lines and if any ships lines were used.



Who supplied the tug(s)?.....

Did tugs render all reasonable assistance to vessel in order to prevent accident; if not; describe fully in what way deficient?.....

.....

.....

.....

Is it customary to use tugs; if so; how many?.....

WATCH. Indicate on above diagram where master, pilot, mates and quartermaster were stationed.

Mates..... Names 1st.....

2nd.....

Engineer on watch .....

HOW DID ACCIDENT HAPPEN? (If space below is insufficient complete on separate paper).

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Dated ..... **19** ..... **(Signed)** .....

(*Rating*)

Have you answered all questions?

1190E—3M-3-39

Report of Damage to Docks, Piers, Jetties, Breakwaters, Bridges, Buoys and Cables also Damage to Other Vessels Caused Otherwise Than By Collision.

TO

SHIPOWNERS CLAIMS BUREAU, Inc. 64 Water Street, New York.

SHIP..... Ship Voyage No.....

Master.....

From (last port)..... Sailed.....

Towards (next port).....

Draft, Forward..... Aft..... Light or loaded? (strike out one)

MAIN ENGINES. Type..... Normal steam pressure.....

Was there steam on main engine?..... What was actual steam pressure?.....

Were ship's engines in use and functioning?.....

STEERING ENGINE. Type..... Control: Form of transmission.....

Was power on the steering engine?.....

Date of last inspection?..... What repairs, if any?.....

Was steering engine in working order and ready?..... Transmission?.....

EXACT DATE AND TIME OF ACCIDENT..... 19..... A.M. P.M.

State whether daylight, dark, moonlight, etc.....

Wind, force Beaufort..... direction.....

(set

24. ATTACH COPIES OF DECK AND ENGINE ROOM LOGS (SMOOTH AND SCRAP) COVERING COLLISION.

REPORT FILED BY .....

RANK .....

ADDRESS .....

DATE OF REPORT .....

5. MY VESSEL BOUND FROM ..... TO .....

6. WEATHER CONDITIONS:

   A. TEMPERATURE .....

   B. DIRECTION AND VELOCITY OF WIND .....

   C. IF IN TIDAL WATERS, STAGE AND FORCE OF TIDE .....

7. IF AT NIGHT, DESCRIPTION OF:

   A. LIGHTS SHOWN BY MY VESSEL .....

   B. LIGHTS SHOWN BY COLLIDING VESSEL .....

   C. PARTICULAR LIGHT OF COLLIDING VESSEL FIRST SEEN .....

   D. SIDE LIGHT OF COLLIDING VESSEL EXPOSED TO VIEW FROM FIRST SIGHTING UNTIL COLLISION

   E. ANY CHANGE OF LIGHTS OBSERVED ON COLLIDING VESSEL .....

10. ESTIMATED TIME ELAPSED FROM FIRST SIGHTING TO MOMENT OF COLLISION .....

11. A. CHANGES OF HELM (IN SEQUENCE) MADE BY MY VESSEL FROM FIRST SIGHTING COLLIDING VESSEL UNTIL COLLISION .....

B. CHANGE OF COURSE BY COLLIDING VESSEL .....

12. SOUND SIGNALS GIVEN BY BOTH VESSELS IN SEQUENCE AS SOUNDED OR HEARD:

A. 1ST SIGNAL ..... VESSEL SOUNDING ..... HOW LONG AFTER FIRST SIGHTING .....

B. 2ND SIGNAL ..... " " ..... HOW LONG AFTER PREVIOUS SIGNAL .....

C. 3RD SIGNAL ..... " " ..... " " .....

D. 4TH SIGNAL ..... " " ..... " " .....
ETC.

13. A. ORDERS GIVEN TO MY ENGINES AND TIME WITH RESPECT TO ANY SOUND SIGNAL SET FORTH ABOVE:

.....

.....

.....

.....

.....

17. MOMENT WHEN WE FIRST ANTICIPATED DANGER OF COLLISION: .....

.....

18. WHAT DONE TO AVOID COLLISION:

A. BY MY VESSEL .....

.....

.....

.....

B. BY COLLIDING VESSEL .....

.....

.....

19. A. IF FOGGY, FOG SIGNAL SOUNDED BY MY VESSEL .....

B. FOG SIGNAL HEARD FROM COLLIDING VESSEL .....

C. HOW LONG FOG SIGNALS HEARD FROM COLLIDING VESSEL BEFORE FIRST SIGHTING .....

.....

D. ANYTHING DONE BY MY SHIP ON FIRST HEARING FOG SIGNAL FROM COLLIDING VESSEL .....

.....

Imprimerie Maritime
"RECLAM"
(J. F. Bogaerts & R. Dodson)
1, Grande rue Pierre Pot, 1
ANVERS

DES PILOTES.

Observations - Organisation du pilotage - Responsabilité civile, pénale et disciplinaire - Responsabilité civile de l'Etat et de l'armateur.

OBSERVATIONS :

L'on doit ranger les pilotes parmi le personnel maritime malgré la situation toute spéciale de ces navigateurs. Ceux-ci ne font pas partie, d'une façon permanente, de l'équipage d'un navire. Leur rôle se borne à conseiller le capitaine à l'approche, à l'entrée et à la sortie des ports, rades, fleuves et rivières.

ORGANISATION DU PILOTAGE :

L'organisation administrative du pilotage varie avec les pays; son organisation technique est adaptée aux circonstances et aux situations locales hydrographiques et géographiques.

En Belgique, le pilotage ne constitue pas un monopole de l'Etat. Celui-ci n'impose pas aux capitaines de navire les services de ses pilotes. Seul le paiement de la taxe de pilotage est obligatoire, que l'on utilise ou non les services d'un pilote.

En fait, la très grande majorité des pilotes de mer (conduisant les navires depuis l'embouchure de l'Escaut dans la mer du Nord jusqu'en rade de Flessingue et vice-versa) et des pilotes de rivière (exerçant leur rôle depuis Flessingue jusqu'aux quais de l'Escaut ou jusqu'à l'entrée des bassins à Anvers et vice-versa) sont des pilotes de l'Etat. Ils ont dans la hiérarchie administrative qualité d'agents de l'Etat.

Les pilotes de bassins, à Anvers, sont membres d'une organisation corporative privée, constituée en société coopérative.

L'utilisation des services des pilotes entraîne l'examen de diverses questions de responsabilité, en cas d'accident de

navigation. D'une part, la triple responsabilité personnelle du pilote : civile, pénale et disciplinaire; d'autre part, la responsabilité civile de l'Etat dont les pilotes sont les agents et celle de l'armateur qui a recours à l'assistance de ces navigateurs auxiliaires.

RESPONSABILITE CIVILE.

En ce qui concerne la responsabilité civile des pilotes à raison de préjudice causé aux tiers, c'est le droit commun qui est applicable : toute personne qui a subi un dommage imputable à une faute du pilote peut en réclamer réparation à ce dernier.

La preuve de la faute incombe évidemment à celui qui postule la réparation et n'est pas facile à faire en pratique.

A l'égard de l'armateur il est admis, d'une façon indiscutée à présent, que le pilote — fût-il imposé par l'autorité publique — n'est que le conseiller du capitaine, un préposé de celui-ci. La direction des manœuvres continue à incomber au capitaine qui commettrait une faute en abandonnant la conduite du navire au pilote. Les rôles respectifs du capitaine et du pilote ne s'excluent pas; ils se complètent.

Le capitaine ayant la pratique de son navire et en connaissant les particularités, défauts et qualités, tous éléments que ne possède pas le pilote, doit conserver le commandement de son navire.

Le pilote, de son côté, est spécialisé dans la navigation dans des eaux nettement délimitées, dont il connaît les caractéristiques locales avec leurs dangers et leurs difficultés et les règlements s'y appliquant. Son rôle consistera donc à conseiller le capitaine en lui indiquant ces particularités.

Il importe peu qu'en fait, sur la passerelle du navire le pilote donne directement des instructions au timonier. Le capitaine ou l'officier qui le remplace doivent être présents et le silence qu'ils réservent aux manœuvres ordonnées par le pilote entraîne leur acquiescement.

Dès lors, le pilote n'étant que le conseiller du capitaine qui ratifie les manœuvres préconisées, la responsabilité du premier disparaît presque automatiquement à l'égard de l'armateur.

L'on peut concevoir des accidents, cependant, où seule la responsabilité du pilote serait engagée nonobstant sa qualité de conseiller du capitaine.

Le pilote peut donc en théorie, dans certains cas, être déclaré civilement responsable des conséquences de sa faute. Mais dans la pratique, cette responsabilité n'existera que dans des cas très rares. En outre, les conséquences pécuniaires d'un accident de navigation sont souvent si importantes, et la fortune d'un pilote si modeste, qu'un recours contre un pilote serait presque toujours illusoire.

Pareil recours doit être exercé devant le Tribunal civil ou par constitution de partie civile devant le Tribunal correctionnel, en cas de poursuites répressives.

RESPONSABILITE PENALE.

La responsabilité pénale des pilotes dérive de l'applicabilité à ces navigateurs de certaines dispositions du Code pénal et disciplinaire pour la marine marchande et la pêche maritime et de celles du Code pénal ordinaire.

Un accident de navigation ayant entraîné mort ou blessure d'homme ou la seule violation de certaines dispositions règlementaires sur la navigation rendent les pilotes justiciables du Tribunal correctionnel en cas de faute dans leur chef.

RESPONSABILITE DISCIPLINAIRE.

Enfin, au point de vue disciplinaire, les pilotes de l'Etat ont à se justifier en cas d'accident, devant un conseil de discipline de première instance et un conseil d'appel, conformément aux règlements édictés par l'Administration du pilotage belge.

RESPONSABILITE DE L'ETAT ET DE L'ARMATEUR.

L'Etat belge s'est exonéré de la responsabilité civile qui aurait pu lui incomber du chef de fautes commises par ses pilotes. Son rôle se borne à mettre à la disposition des capitaines, des conseillers expérimentés dont il ne désire pas supporter éventuellement les conséquences de leurs erreurs.

La licéité de cette exonération de responsabilité de l'Etat n'est plus contestée à présent.

L'armateur dont le capitaine a engagé les services d'un pilote est civilement tenu envers les tiers des fautes du pilote. Celui-ci est son préposé et il répond de ses fautes conformément au droit commun. En cas de condamnation prononcée à sa charge, l'armateur peut exercer son recours contre le pilote si celui-ci est reconnu personnellement responsable dans les conditions signalées plus haut. Pareil recours est difficile à exercer et souvent illusoire.

DES OFFICIERS RADIO-TELEGRAPHISTES.

Généralités - Portée de la signature du rôle d'équipage.

GENERALITES.

Actuellement, en Belgique, la presque unanimité des officiers radio-télégraphistes sont liés par un contrat d'emploi à une société commerciale privée qui exploite la télégraphie sans fil. Cette société possède une école où elle forme les télégraphistes; elle est aussi propriétaire de la plupart des installations de télégraphie sans fil placées à bord des navires belges. D'une part, cette entreprise engage à son service des télégraphistes; d'autre part, elle conclut des accords particuliers avec les armateurs belges en vertu desquels elle s'engage à fournir, à installer à bord et à entretenir les appareils de télégraphie sans fil nécessaires à la navigation et à mettre à la disposition des armements les officiers affectés à l'utilisation de ces appareils. En contrepartie, les armateurs s'obligent à accorder à la dite société un monopole d'exploitation de la télégraphie sans fil à bord de leurs navires et à payer une redevance appelée subside.

PORTEE DE LA SIGNATURE DU ROLE D'EQUIPAGE.

Lors de l'enrôlement de l'équipage d'un navire belge à bord duquel l'installation d'un poste de télégraphie sans fil est obligatoire en vertu de la loi sur la sécurité des navires, les officiers télégraphistes, qui sont déjà sous contrat avec leur employeur, doivent être portés au rôle d'équipage comme toutes les autres personnes qui s'embarquent pour le service du navire.

La question se pose alors de savoir si par le fait de la signature du rôle d'équipage par l'officier-télégraphiste, celui-ci entre dans les liens d'un contrat d'engagement avec l'armateur.

Dans l'affirmative, comment concilier les deux contrats : celui intervenu entre l'officier télégraphiste et la société qui l'a engagé d'une façon permanente et celui con-

clu avec l'armateur pour la durée d'une seule expédition maritime?

Dans la négative, comment concilier l'inscription au rôle d'équipage avec la notion du rôle d'équipage et les effets attachés à sa signature en vertu des dispositions de la loi sur le contrat d'engagement maritime?

Un jugement du Tribunal de première instance d'Anvers en date du 19 mai 1927 a décidé que l'armateur était civilement responsable des fautes commises par un officier-télégraphiste à bord d'un de ses navires. Ce jugement est basé sur ce que l'officier-télégraphiste, qui est lié par un contrat d'emploi ordinaire avec la société de télégraphie, cesse d'être sous les ordres de cette dernière à partir de l'enrôlement, qu'il est dès lors placé pendant la durée de l'expédition, sous l'autorité exclusive du capitaine.

Le jugement porte encore : « le Capitaine a le droit de lui donner des instructions, ce qui se trouve d'ailleurs conventionnellement accordé entre l'armateur et la société de télégraphie.

Tout rapport d'autorité et de subordination qui est à la base des relations entre commettant et préposé, s'est évanoui entre eux (c.à.d. la société de télégraphie sans fil et le marconiste) pendant le temps de la dite location ».

Ce jugement déclare donc que par le fait de l'enrôlement, l'officier télégraphiste passe sous les ordres du capitaine, mais qu'il s'agit là simplement d'une délégation d'autorité accordée par la société de télégraphie au capitaine. Ce jugement semble donc admettre que par l'enrôlement il ne se forme pas de liens de droit directs entre l'armateur et l'officier télégraphiste.

Les services de celui-ci sont simplement donnés en location par la société de télégraphie à l'armateur.

Cette thèse se trouve confirmée d'une manière formelle dans un jugement du Tribunal de commerce d'Anvers du 14 novembre 1929.

Le litige opposait une société de télégraphie et le curateur d'un armement déclaré en faillite. La société deman-

dait l'admission au passif privilégié de la faillite de sa créance à charge de l'armement qui n'avait pas réglé certains subsides dus par lui. La société de télégraphie soutenait que ces subsides couvraient au moins partiellement les gages payés aux officiers télégraphistes et qu'ils étaient donc privilégiés comme les gages de tout marin. Cette thèse a été rejetée par le Tribunal de Commerce qui a décidé que ce n'était pas l'armement, mais la société de télégraphie, qui était avec les marconistes embarqués à bord des navires, dans les liens d'un contrat d'emploi; que la société de télégraphie recrutait elle-même les marconistes et les mettait à la disposition de l'armateur; qu'elle les payait et qu'elle seule avait le droit de les révoquer et restait juge du point de savoir si cette mesure devait ou non être prise, **que l'armateur n'avait dès lors pas de lien de droit avec les marconistes; que l'inscription de ceux-ci au rôle d'équipage n'était que l'exécution d'une prescription de police maritime**; que si les marconistes devaient être considérés comme étant au service de l'armement, l'autorité que celui-ci exerçait sur eux n'était en réalité qu'une délégation de l'autorité de la société de télégraphie, leur employeur. Et le Tribunal refusa d'admettre le caractère privilégié de la créance de la société de télégraphie sans fil.

Cette thèse est conforme à une exacte interprétation de l'enrôlement des officiers télégraphistes. D'ailleurs, en fait, l'armateur ne paie jamais les gages des marconistes qui les perçoivent uniquement de la société qui les a engagés, ce qui démontre surabondamment qu'il ne se forme pas de contrat d'engagement entre l'armateur et le marconiste. Pour éviter des difficultés possibles, il conviendrait, cependant, de porter au rôle d'équipage, une mention spéciale pour les officiers marconistes qui ne sont pas recrutés directement par l'armateur. Actuellement, ces officiers signent le rôle d'équipage et le contrat d'engagement y annexé tout comme les autres marins. Celà est erroné, puisque juridiquement le marconiste n'est pas engagé par l'armateur. Par suite de la pratique actuelle, en vertu de la qualité d'acte authentique du rôle d'équipage, le marconiste

aurait le droit théorique d'actionner l'armateur en paiement des gages qui sont renseignés au rôle d'équipage et en réclamation des divers avantages reconnus au marin par le contrat d'engagement actuellement en vigueur (congé annuel par exemple), bien que pareilles revendications ne seraient pas justifiées, ni en fait ni en équité. Il serait cependant malaisé de les repousser eu égard au caractère authentique du rôle équipage et aux stipulations de la loi sur le contrat d'engagement maritime.

Troisième partie : Les Actes de Commerce Maritime

DES ARMEMENTS.

Définition - Armateur-propriétaire - Armateur-gérant - Agents - Courtiers - Clause d'adresse - Consignataire.

DEFINITION.

L'armement maritime est l'industrie qui a pour objet l'utilisation par un transporteur, des navires de mer comme outils de transport.

Ce transporteur prend le nom d'armateur.

On distingue l'armateur-propriétaire, l'armateur-gérant, l'affréteur-armateur.

ARMATEUR-PROPRIETAIRE.

L'armateur-propriétaire est celui qui exploite ou arme lui-même son navire. C'est le cas le plus courant; aussi le mot armateur est-il devenu synonyme de propriétaire de navire ou de bateau.

On désigne sous le nom d'armement maritime la société ou le groupement qui possède un navire.

ARMATEUR-GERANT.

Il arrive qu'un propriétaire de navire (particulier ou société) n'exploite pas lui-même ses bâtiments et en confie la gestion à une autre personne physique ou juridique, suivant certaines conventions particulières. Celui qui accepte pareille mission s'appelle armateur-gérant, et est le mandataire du propriétaire des navires. La portée de ce mandat est généralement définie dans les conventions intervenues entre les parties intéressées.

A défaut de pareille stipulation, l'armateur-gérant a tous les pouvoirs d'un administrateur; il peut faire, par conséquent, tout ce qui est nécessaire à l'exploitation maritime : armer le navire, c.à.d. le munir des apparaux, combustibles et approvisionnements nécessaires, engager un équipage, assurer le navire, le fréter, encaisser le fret, etc.

L'armateur-gérant représente aussi le propriétaire de navire en justice pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

Sauf convention expresse, l'armateur-gérant ne peut aliéner le navire ni l'hypothéquer.

L'AFFRETEUR-ARMATEUR.

Au lieu de confier la gestion et l'exploitation de son navire à un armateur-gérant, le propriétaire peut aussi le donner en location pour une durée déterminée, le fréter à une tierce personne qui prend possession du bâtiment pour le faire naviguer à son profit, moyennant paiement d'une redevance déterminée au propriétaire. Pareil mode d'exploitation fait apparaître l'affréteur-armateur. Celui-ci doit remplir les divers devoirs qui incombent à l'armateur proprement dit : engager un équipage, armer le navire en vue de l'expédition maritime.

Une convention d'affrètement est conclue entre le propriétaire et l'affréteur-armateur pour fixer les conditions de l'opération.

Il est fréquent aussi que le fréteur continue à se charger du soin d'armer et d'équiper le navire. Dans ce cas, l'affréteur n'est pas vraiment un affréteur-armateur.

AGENTS MARITIMES.

Seules les très grandes compagnies de navigation possèdent dans les ports principaux où touchent leurs navires des représentants directs, véritables employés dépendant du siège social.

Le plus souvent, les armateurs recourent aux services d'intermédiaires indépendants installés dans les ports ma-

ritimes. Ces intermédiaires ou agents maritimes traitent alors sous leur nom et sous leur firme sociale, mais en qualité d'agents de l'armateur. Les lignes régulières de navigation ont ainsi des agents attitrés dans les différents ports d'escale. Des conventions particulières règlent les pouvoirs des agents et les obligations réciproques des parties.

L'agent maritime ne s'engage pas lui-même mais seulement l'armateur qu'il représente s'il indique sa qualité de mandataire. Les opérations qu'il fera devront indiquer qu'il agit « as agent » ou « as agent only ». Ce sont les agents maritimes qui, dans les ports étrangers, remplissent les formalités inhérentes à l'entrée et à la sortie des navires, à la déclaration en douane, engagent le fret, font des avances au capitaine, commandent les approvisionnements nécessaires, etc.

Agissant dans les limites de leur mandat, les agents maritimes engagent valablement l'armateur.

COURTIERS DE NAVIRES.

Au sens strict du terme, le courtier maritime est l'intermédiaire qui met en rapport un propriétaire de navire, appelé pour la circonstance fréteur, et un affréteur, en vue de la conclusion d'un contrat d'affrètement. La rémunération ou courtage est due, en principe, dès que l'opération est conclue, sans tenir compte de l'exécution du contrat.

Le courtier n'agit pas en nom personnel et n'engage pas sa responsabilité.

Dans la pratique, le rôle joué par les courtiers maritimes est plus étendu et tend à se confondre bien souvent avec celui des agents maritimes. Comme ces derniers, les courtiers s'occupent des intérêts généraux de l'armateur quand un de ses navires est au port : recherche du fret, avances, formalités douanières et autres. Ils engagent l'armateur dans les limites du mandat qui leur a été conféré ou qui ressort des usages.

CLAUSE D'ADRESSE.

On nomme ainsi la stipulation de la convention d'affrètement ou charte-partie qui oblige le capitaine de navire à s'adresser à un courtier déterminé, désigné nominativement dans la charte-partie elle-même ou ultérieurement choisi par l'affréteur ou par le destinataire. On appelle aussi ce courtier le consignataire.

CONSIGNATAIRE.

Par consignataire on comprend, en dehors du sens précédent, le mandataire désigné pour recevoir la cargaison au port de destination ou dans un port d'escale. Cet intermédiaire répartit les marchandises entre les porteurs des connaissements couvrant les divers lots et encaisse le fret dû par chaque réceptionnaire.

DE LA PROPRIETE DES NAVIRES.

Modes d'acquisition - Contrat d'achat - Prise - Prescription - Délaissement - Propriété indivise.

MODES D'AQUISITION DES NAVIRES.

Les modes d'acquisition du droit commun sont applicables aux navires. Ceux-ci s'acquièrent donc par succession, donation entre vifs ou testamentaire, par l'effet des obligations, par accession ou incorporation et par prescription. En outre, deux modes d'acquisition de la propriété sont particuliers aux navires : le délaissement et la prise.

ACQUISITION DE NAVIRES PAR L'EFFET DES OBLIGATIONS.

La convention la plus usuelle pour l'acquisition de navires est le contrat d'achat-vente.

Ce contrat peut porter sur un navire construit ou à construire.

Sauf stipulations contraires, l'achat d'un navire construit comprend le bâtiment dans son entièreté et dans l'état où il se trouve au moment de la conclusion de l'opération, avec ses apparaux et accessoires : mâts, treuils, ancres, cordages, compas, embarcations, etc. Mais les approvisionnements et combustibles ne sont pas compris avec le navire. Si celui-ci est acheté au cours de son expédition maritime et si un fret a été ou doit être perçu, l'acquéreur a droit à une partie de ce fret proportionnelle à la partie du voyage qui doit encore être accomplie. Il est utile de préciser dans la convention d'achat d'un navire les qualités (âge, classe, force motrice, capacité) auxquelles l'acheteur attache une importance telle que la nature de ces renseignements a déterminé son consentement.

Si le contrat d'achat porte sur un navire à construire, le mode le plus usité est celui de la construction à forfait, moyennant un prix convenu. Avec ce système, le navire

reste la propriété du constructeur jusqu'à sa réception par l'acheteur et les risques de perte ou de détérioration sont pour le premier. Seul le constructeur pourra hypothéquer le navire en construction, puisqu'il en est le propriétaire. Conformément au droit commun, le constructeur reste responsable envers l'acheteur des vices cachés de construction. L'achat et la vente des navires sont des actes qualifiés commerciaux par la loi.

CONSTRUCTION A L'ECONOMIE.

Il arrive qu'un propriétaire de chantier construit des navires avant d'avoir trouvé acquéreur pour ces bâtiments ou avec le dessein de les exploiter lui-même. Il est clair qu'en l'occurrence le constructeur est et reste propriétaire des unités qu'il construit.

ACQUISITION DE LA PROPRIETE PAR PRESCRIPTION.

Au bout de trente années de possession paisible d'un navire, la propriété en est acquise au possesseur.

ACQUISITION DE LA PROPRIETE PAR PRISE.

En temps de guerre, les états belligérants ont le droit de capturer, soit dans leurs ports, soit en mer en-dehors des eaux territoriales de pays non mêlés au conflit, les navires étrangers, qu'ils appartiennent aux Etats ou aux particuliers ennemis. La validité de la capture est déclarée par une décision judiciaire. En Belgique, le Conseil des prises a été institué à cette fin, en 1919.

ACQUISITION DE LA PROPRIETE PAR DELAISSEMENT.

En matière d'assurance maritime, l'assuré a, dans certains cas, la faculté d'abandonner la chose assurée à l'assureur.

Il s'agit alors d'une convention en vertu de laquelle l'assuré obtient le paiement de l'indemnité d'assurance et cède à l'assureur, en échange, la propriété de l'objet assuré.

Pour que ce transfert de propriété soit opposable aux tiers, il est nécessaire d'en faire l'inscription au registre du conservateur des hypothèques à Anvers.

PROPRIETE INDIVISE.

Un navire peut appartenir à un groupe de personnes qui n'ont formé entre elles aucune société jouissant de la personnalité juridique.

En droit commun, l'administration d'une chose qui appartient à plusieurs propriétaires indivis doit être exercée du consentement de tous. Le droit maritime déroge à ce principe lorsqu'il s'agit d'un navire dont les co-propriétaires indivis reçoivent l'appellation de quirataires. L'expression quirats désigne les parts indivises.

Ce mode de propriété d'un navire par des quirataires devient de plus en plus rare. Nous nous bornons donc à énumérer les principes qui régissent les relations entre quirataires :

1° l'accord de la majorité (il ne faut pas l'unanimité) suffit pour tout ce qui concerne l'intérêt commun attaché au navire et à son exploitation;

2° cette majorité ne se calcule pas par tête, mais par portion d'intérêt;

3° sauf convention contraire stipulée par écrit, la sortie d'indivision ne peut être provoquée que par la majorité.

FORME DU CONTRAT D'ACHAT DU NAVIRE.

La convention d'achat d'un navire n'est soumise à aucune formalité. Elle est parfaite du moment où acheteur et vendeur sont d'accord sur la chose et sur le prix. Un écrit n'est pas nécessaire à la validité de la convention entre parties.

Par contre, pour que la convention soit opposable aux tiers, elle doit être inscrite dans le registre tenu par le conservateur des hypothèques et présentée dans un écrit enregistré.

Au point de vue fiscal, l'enregistrement de toute cession ou marché pour la construction de navires et autres bâtiments de mer naviguant ou destinés à naviguer sous pavillon belge, est obligatoire endéans le délai de trois mois à dater du jour de la convention. Si celle-ci est constatée par écrit, elle doit être présentée en double au receveur de l'enregistrement. Si l'opération est verbale, une déclaration détaillée et estimative doit être faite au receveur pour l'application du droit d'enregistrement.

DES PRIVILEGES.

Notion - Définition - Nomenclature - Concours de privilèges - Etendue - Causes d'extinction.

NOTION.

Quiconque est obligé personnellement est tenu de remplir ses engagements sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir. Les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers et le prix en est réparti entre eux, à moins qu'il n'existe des causes légitimes de préférence : privilèges ou hypothèques.

DEFINITION.

Le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, même hypothécaires.

Les privilèges sont déterminés par la loi ; ils ne peuvent être constitués par la seule volonté des parties.

ENUMERATION DES PRIVILEGES.

Les hypothèques sont généralement établies par la volonté des parties et une de leurs caractéristiques est la publicité. Les tiers intéressés peuvent donc, à tout moment (voir plus haut **Inscription**) connaître les charges hypothécaires qui grèvent un navire.

Les privilèges, au contraire, ne sont pas publiés et comme ils priment les hypothèques, il en résulte un danger pour les créanciers hypothécaires qui ne sont jamais certains de l'étendue exacte de la garantie qu'ils détiennent.

Plusieurs conférences internationales ont poursuivi le but de limiter et d'unifier les privilèges maritimes.

Une loi belge du 28 novembre 1928 a introduit dans notre droit les décisions de ces conférences internationales.

Actuellement, onze privilèges répartis en cinq groupes priment les hypothèques maritimes ; ce sont :

Premier groupe.

1) les frais de justice faits dans l'intérêt commun des créanciers ;
2) les droits de navigation perçus par l'Etat ou une de ses subdivisions ou par les concessionnaires d'installations maritimes ;
3) les frais de pilotage exposés depuis l'entrée du navire dans le dernier port, que le service de pilotage soit public ou privé; (les frais de remorquage ne sont pas privilégiés) ;
4) les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le port jusqu'à la vente ; ces frais comprennent notamment les gages du gardien et les frais de conservations du navire, des agrès et des apparaux.

Deuxième groupe.

Les créances du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord.

Sont privilégiés non seulement les gages, mais aussi toutes les créances du marin résultant du contrat d'engagement maritime: indemnités pour rupture de contrat, frais de maladie et de rapatriement, retenues pour le service des assurances sociales, indemnités pour perte d'effets et pour chômage consécutif à un naufrage, etc.

Troisième groupe.

1) les rémunérations dues pour sauvetage ou assistance;
2) la contribution du navire aux avaries communes.

Quatrième groupe.

1) les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks on voies navigables;
2) les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et à l'équipage ;
3) les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.

Cinquième groupe.

Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

Pour que pareille créance soit privilégiée, les quatre conditions énoncées par la loi doivent être remplies.

CONCOURS DE PRIVILEGES.

Le concours des privilèges se règle par voyage. Les créances nées au cours du dernier voyage passent avant celles d'un voyage précédent, et ainsi de suite. Pour un voyage déterminé, la préférence s'établit par les différentes qualités des privilèges, suivant le classement par groupes que nous avons reproduit ci-dessus. Les créanciers privilégiés qui sont dans le même rang sont payés par concurrence, au marc le franc de leurs créances. Il en est ainsi des créanciers des premier, deuxième et quatrième groupes.

Ceux des troisième et cinquième groupes sont classés d'après l'ancienneté des créances ; les plus récentes priment les plus anciennes.

ETENDUE DES PRIVILEGES.

Les privilèges maritimes s'étendent au navire, au fret et aux accessoires du navire et du fret.

Le prix de passage encaissé par l'armateur pour le transport des passagers est assimilé au fret.

On entend par accessoires du navire et du fret :

1) les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire, et non réparés, ou pour des pertes de fret ;
2) les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
3) les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage.

Les indemnités d'assurances ne constituent pas des accessoires du navire ou du fret.

CAUSES D'EXTINCTION DES PRIVILEGES.

Sauf une — la prescription d'un an et de six mois — qui est spéciale aux privilèges, les causes d'extinction des privilèges et des hypothèques maritimes sont les mêmes.

Les privilèges et les hypothèques maritimes s'éteignent :

1) par l'extinction de l'obligation principale ; si la créance disparaît, la garantie qui y était attachée devient évidemment sans effet;

2) par la renonciation du créancier ;

3) par la vente forcée du navire grevé, c.à.d. par la vente exécutée par décision de justice. Dans ce cas, les droits des créanciers privilégiés et hypothécaires passent du navire sur le prix de vente obtenu;

4) par l'aliénation volontaire du navire grevé.

Les modalités sont ici différentes selon qu'il s'agit de privilèges ou d'hypothèques.

Pour que les privilèges disparaissent par suite de l'aliénation volontaire du navire, il faut : a) que l'acte de vente soit inscrit au registre du conservateur des hypothèques ; b) que la vente soit publiée à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins, dans le Moniteur Belge, ainsi que dans un des journaux d'Anvers, de Gand, et de l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache; c) qu'aucune opposition du créancier n'ait été notifiée dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Pour que les hypothèques disparaissent par suite de l'aliénation volontaire d'un navire, l'acquéreur doit purger le navire, ce qui consiste pour lui à adresser aux créanciers hypothécaires une notification contenant offre de payer jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée. Les créanciers hypothécaires peuvent surenchérir.

La cause d'extinction spéciale aux privilèges maritimes est l'écoulement d'un délai d'un an pour les privilèges des quatre premiers groupes et de six mois pour ceux du cinquième groupe.

A l'expiration de ces délais, les créances subsistent mais deviennent simplement chirographaires.

La prescription ne peut être interrompue que par la saisie du navire grevé. Elle prend cours à partir du jour de l'exigibilité de la créance, sauf pour les indemnités d'assistance et de sauvetage, d'abordage et d'accidents, de lésions corporelles, de pertes et avaries à la cargaison et pour les créances nées des contrats et opérations du capitaine. Dans tous ces cas, la prescription commence à courir à partir du jour où la créance a pris naissance.

L'HYPOTHEQUE MARITIME.

Définition - Principes généraux - Formalités - Droits des créanciers hypothécaires.

DEFINITION.

L'hypothèque maritime est un droit réel sur les navires affectés à l'acquittement d'une obligation. Elle est, de sa nature, indivisible et subsiste en entier sur tous les navires affectés, sur chacun et sur chaque portion de ces navires. Elle les suit dans quelques mains qu'ils passent. L'hypothèque n'a lieu que suivant les formes autorisées par la loi.

PRINCIPES GENERAUX.

L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du navire. Encore faut-il qu'il soit capable d'aliéner.

L'hypothèque doit être spécialisée et publiée.

Spécialisée, c'est à dire qu'elle doit grever un ou plusieurs bâtiments spécialement et individuellement désignés, existant au moment de la passation de l'acte hypothécaire. L'hypothèque grève le navire avec ses agrès, apparaux, machines et accessoires ; elle s'applique également au fret, celui-ci étant considéré comme un accessoire du navire.

Publiée, c'est à dire que la constitution de l'hypothèque doit être portée à la connaissance des tiers par la formalité de l'inscription au registre du conservateur des hypothèques. Il n'est pas possible d'hypothéquer valablement un navire étranger en Belgique, car l'immatriculation de pareil bâtiment est interdite et qu'en conséquence l'inscription de la convention hypothécaire en Belgique en est rendue impraticable.

FORMALITES.

Contrairement à l'hypothèque terrestre qui doit être constatée par acte authentique, sous peine de nullité, l'hypothèque maritime peut être passée par acte sous seing privé.

Comme déjà dit, l'acte hypothécaire doit être inscrit au registre du conservateur des hypothèques à Anvers. La formalité de l'inscription peut être remplie aussi longtemps que l'hypothèque existe, mais au plus tard dans les trois mois qui suivent le décès du débiteur. L'hypothèque ne peut plus être inscrite après la mise en faillite du débiteur ni après la vente du navire si l'acte d'aliénation a été inscrit.

Tout créancier hypothécaire d'un navire doit élire domicile à Anvers pour les besoins de l'inscription.

Le rang de l'hypothèque est déterminé par la date et le numéro d'ordre de l'inscription. L'hypothèque peut être cédée. Cette cession doit également être inscrite.

La radiation ou la réduction des hypothèques s'opèrent de l'accord des parties sur production d'un acte authentique ou sous seing privé établissant cet accord, ou sur production de l'expédition d'un jugement qui ordonne la radiation ou la réduction.

DROITS DES CREANCIERS HYPOTHECAIRES EN CAS DE DETERIORATION OU DE PERTE DU NAVIRE GREVE.

Les créanciers hypothécaires conservent le droit réel que leur confère l'hypothèque sur le navire lorsque celui-ci est endommagé ou même réduit à l'état d'épave.

Ils peuvent même exiger le remboursement immédiat de leur créance si le navire, dans son état avarié ou d'épave, n'en garantit plus le montant. Dans ce cas, le débiteur peut offrir un supplément d'hypothèque, à la condition que l'état déprécié du navire ne puisse lui être imputé.

Le créancier n'a pas la faculté de réclamer le remboursement de ses avances si le navire grevé a simplement perdu de sa valeur marchande par suite de dépréciation commerciale ou de vétusté.

En cas d'intervention des assureurs dans le règlement d'indemnités d'avaries ou de pertes au profit du propriétaire d'un navire avarié ou naufragé, les créanciers hypo-

thécaires peuvent faire opposition au paiement, entre les mains des assureurs.

Il est encore plus facile et plus sûr pour eux de se faire remettre la police d'assurance au moment de l'octroi du prêt hypothécaire.

C'est la loi du pavillon du navire qui est applicable aux hypothèques, privilèges et gages qui grèvent un bâtiment de mer.

RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRE.

Principes - Faits du capitaine et de l'équipage - Limitation de responsabilité - Abandon - Responsabilité personnelle de l'armateur - Exonération.

PRINCIPES.

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

Ceci est donc conforme au droit commun ; l'armateur est civilement responsable des faits du personnel qu'il engage pour les besoins de l'expédition maritime, dans l'exercice de ses fonctions.

Mais à l'inverse du commerçant autre que l'armateur, qui lui est responsable, sans aucune limitation, des faits de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions, l'armateur, peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations citées plus haut et des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage, par l'abandon du navire et du fret.

Cette limitation de la responsabilité de l'armateur des faits de ses préposés marins (capitaine et équipage seulement) a été nécessitée par les risques considérables que présente une expédition maritime pour l'armateur. Si tout le patrimoine de ce dernier devait — comme en droit commun — garantir les créanciers nés à l'occasion des faits des préposés à l'expédition maritime, les risques que présenterait le métier d'armateur ne pourraient être couverts.

RESPONSABILITE DES FAITS DU CAPITAINE ET DE L'EQUIPAGE.

L'armateur est responsable des fautes commises par le capitaine et par les membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions.

L'armateur est civilement responsable des conséquences d'une fausse manœuvre imputable à un membre de l'équipage de son navire, des fautes commises dans les soins à donner à la cargaison, etc.

Il répond même des délits commis par les membres de son équipage dans l'exercice de leurs fonctions ; en cas de meurtre d'un marin ou d'un passager, par exemple, perpétré à bord par un membre de l'équipage.

Il a été jugé que l'armateur était civilement responsable de la mort d'un membre de l'équipage causée accidentellement par un officier télégraphiste.

Mais l'armateur ne répond pas des faits des passagers admis à bord, sauf si une faute peut être imputée également à un membre de l'équipage.

Nous avons signalé précédemment (voir Responsabilité des pilotes) que l'armateur répondait des fautes des pilotes même si ceux-ci sont imposés par l'autorité publique.

Enfin, l'armateur est tenu des engagements contractés régulièrement par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions. Nous nous en rapportons, à cet égard, à ce que nous avons dit des pouvoirs du capitaine.

LIMITATION ET EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRE.

La limitation de responsabilité des propriétaires de navire découle de la loi. Elle a pour effet de réduire dans les conditions prévues par la loi, les obligations de l'armateur à un maximum au-delà duquel aucune mesure d'exécution n'est permise.

L'exonération de responsabilité des propriétaires de navire résulte de la loi ou de l'accord des parties et a pour effet de libérer l'armateur des conséquences d'une responsabilité de droit commun.

IX. La portée de la

ic et final V. d. Perre.
rsonne, même inconnue, trouve en
prêter cette assistance sans danger
cette obligation est légale et sûre.
, peut être rémunéré si elle a été utile

de nature découle de la loi,
la loi les obligations de l'auto-
exécution n'est prise.
résulte de la loi ou de l'accord
ces conséquences d'une

III. en vertu de l'article 62 du Co
tout capitaine est obligé de prêter assista
aux en danger de se perdre pour autr
aux pour ses navires, son équipage ou
sonne par des condamnations pénales.
Cette assistance gratuite quand elle cons
des biens (navire ou cargaison).

IV. la limitation de responsabilité
Pour effet de réunir dans conditions
teur à un mx. ou. delà duquel aucu
l'examination de responsab. des pr
des parties et a pour effet de libé
resp. au droit commun.

NOMENCLATURE DES CREANCES AUTORISANT LA LIMITATION DE RESPONSABILITE.

Le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité pour se libérer :

1) des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2) des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord ;

3) des obligations résultant des connaissements;

4) des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat ;

5) de l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant, ainsi que des dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables ;

6) des rémunérations d'assistance et de sauvetage;

7) de la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes ;

8) des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine, en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent, ni de l'insuffisance, ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage, et que le propriétaire du navire n'ait pas spécialement autorisé ou ratifié ces obligations.

PORTEE DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE.

La portée de la limitation de responsabilité des propriétaires de navire n'est pas la même pour les huit catégories de créances énumérées ci-dessus.

Pour certaines — les cinq premières — la responsabilité de l'armateur ne dépasse pas la valeur du navire ou 1400 frs. par tonneau de jauge du navire auquel la créance se rapporte.

L'armateur peut donc se libérer en abandonnant la valeur de son navire, mais sans être obligé de payer un montant supérieur à 1.400 frs. par tonneau de jauge. Si la valeur du navire représente une somme inférieure à 1.400 frs. par tonneau de jauge, l'armateur peut se libérer valablement en payant cette valeur.

Pour trois catégories de créances, l'armateur est tenu jusqu'à concurrence de la valeur entière du navire, de ses accessoires et du fret sans pouvoir se limiter au paiement de frs. 1.400 par tonneau de jauge. Ce sont les rémunérations d'assistance et de sauvetage, la part contributive dans les avaries communes, les obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux.

RESPONSABILITE PERSONNELLE DE L'ARMATEUR.

Le propriétaire de navire est indéfiniment responsable de ses propres faits ou fautes. Dans ces cas, la limitation légale de responsabilité ne joue pas. Cependant, si le propriétaire du navire est en même temps le capitaine, il peut invoquer la limitation de responsabilité pour ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

CREANCES DE L'EQUIPAGE.

La limitation légale de responsabilité établie au profit du propriétaire de navire, n'est pas applicable aux créances résultant pour les marins des dispositions de la loi sur le contrat d'engagement maritime.

Cette disposition, tout comme la loi sur le contrat d'engagement elle-même, ne s'applique qu'aux marins engagés à bord d'un navire belge.

ETENDUE DE LA RESPONSABILITE EN CAS DE MORT OU DE LESIONS CORPORELLES.

En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est à l'égard des victimes ou de leurs ayant-droits, responsable au-delà de la limite ordinaire jusqu'à concurrence de frs. 1.400 par tonneau de jauge du navire.

Il en résulte que le propriétaire de navire peut dans le cas de mort ou de lésions corporelles être tenu de payer soit la valeur du navire et 1.400 frs. par tonneau de jauge, soit deux fois 1.400 frs. par tonneau de jauge. Si le navire est devenu une perte totale, le propriétaire est libéré de la première limitation mais reste tenu sur tous ses biens du paiement de la seconde indemnité affectée exclusivement aux victimes ou à leurs ayants-droit.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DE L'ETAT.

L'Etat est propriétaire de navires de tout genre : malles, bateaux-pilotes, bateaux-écoles, bâtiments hydrographes, etc. Il peut invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité pour ceux de ses navires qui ne sont pas utilisés à des fins publiques. Les communes n'ont pas cette faculté.

DETERMINATION DE L'OBJET DE L'ABANDON.

Nous avons indiqué pour quelles créances le propriétaire du navire pouvait limiter sa responsabilité en offrant la valeur du navire ou une somme correspondant à 1.400 frs. par tonneau de jauge. Au navire il faut assimiler ses accessoires et y ajouter le fret.

Précisons chacun de ces trois éléments.

Le navire dont la valeur doit être abandonnée est celui auquel se rapporte la créance à rembourser dans les limites indiquées. La valeur doit être déterminée au premier port atteint après l'accident s'il s'agit d'une créance qui se rattache à un accident survenu au navire ; au port

de destination pour les créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissement ; au port final du voyage dans tous les autres cas.

Les accessoires du navire comportent :

1) les indemnités dues à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés ;

2) les indemnités pour avaries communes en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

Quant au fret, celui-ci est évalué forfaitairement par la loi à 10% de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette évaluation est de rigueur pour les navires de tous genres, quelle que soit la navigation qu'ils pratiquent et même si, au début du voyage envisagé, aucun fret n'a été effectivement encaissé ni même promérité, ou si le navire a péri.

LIMITATION DE RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE PAR COLIS TRANSPORTE.

Nous avons indiqué pour quelles créances le propriétaire de navire pouvait limiter sa responsabilité par le paiement, soit de la valeur du navire, soit d'une somme forfaitaire.

Ceci vise uniquement les cas dans lesquels les créances sont tellement importantes qu'elles atteignent ou dépassent la valeur du navire. Ces situations sont exceptionnelles.

Par contre, il est plus fréquent que le propriétaire du navire qui a entrepris le transport de marchandises soit tenu à raison de pertes, manquants ou avaries aux choses transportées.

Les conséquences pécuniaires de ce chef de responsabilité peuvent être importantes. La loi du 28 novembre 1928 relative aux connaissements a limité, à cet égard, la responsabilité des propriétaires de navire.

Le transporteur, comme le navire, ne sont tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme supérieure à 3.500 belgas ou 17.500 francs par colis ou unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

EXONERATION DE RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE.

Avant l'entrée en vigueur de la loi du 28 novembre 1928 sur les connaissements, le transporteur pouvait insérer dans les connaissements toutes les clauses d'exonération qu'il désirait. Il ne se faisait pas faute d'en user, en sorte que bien souvent le transporteur s'exonérait de toute responsabilité, sauf de celle découlant d'actes doleux.

La législation actuelle sur les connaissements a restreint cette faculté de s'exonérer de ses fautes et de celles de ses préposés. Par contre, elle a admis la licéité des clauses exonérant le transporteur de l'innavigabilité du navire en cours de route, des fautes commises par le capitaine et l'équipage dans la navigation et le « management of the ship », des déroutements effectués par le navire pourvu qu'ils soient raisonnables eu égard aux circonstances dans lesquelles s'accomplit le voyage. Nous reviendrons sur cette question dans l'étude des connaissements.

DE L'AFFRETEMENT.

Définition - Preuve - Modes - Obligations du fréteur et de l'affréteur - Du chargement - Du voyage - Du déchargement - Des staries et surestaries - Du fret - Du connaissement - Des avaries particulières et des avaries communes.

DEFINITION.

Le contrat d'affrètement est celui par lequel une personne appelée fréteur loue tout ou partie d'un navire à une autre dénommée affréteur en vue du transport ou de l'emmagasinage d'une cargaison.

Le fréteur est généralement le propriétaire du navire; ce peut être aussi l'armateur-gérant ou même une personne qui a pris elle-même le navire en location et qui le sous-loue, à son tour.

L'affréteur est habituellement l'expéditeur ou le chargeur de la marchandise.

PREUVE DU CONTRAT.

Le contrat d'affrètement se constate par tous les modes de preuve admis en matière commerciale. L'écrit n'est donc pas nécessaire, mais il existe presque toujours. On le nomme charte-partie. Les conditions qui ne sont pas déterminées par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux.

DES DIFFERENTS MODES D'AFFRETEMENT.

L'affrètement est conclu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au poids, au nombre ou à la mesure, à forfait ou à la cueillette.

On désigne par **affrètement en bloc** la location du navire tout entier pour un voyage déterminé, par **affrètement partiel** celui qui porte sur le transport de certains lots de marchandises, par **affrètement à temps** celui qui vise la location de tout un navire, armé ou non, pour une durée

déterminée, par **affrètement à la cueillette** celui pour lequel le fréteur stipule que le contrat sera résolu s'il ne trouve pas, dans un délai fixé par la convention ou par l'usage, à compléter son chargement.

OBLIGATION DU FRETEUR.

1) Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention. Le fréteur ne peut donc substituer au navire promis un autre, même s'il présente des qualités équivalentes.

2) Le navire frété doit être mis à la disposition de l'affréteur à la date convenue. Souvent une clause d'annulation (cancelling clause) précise que la charte-partie sera résiliée si le navire n'est pas mis au moment voulu à la disposition de l'affréteur. Une marge de trois à quatre jours est laissée au fréteur en cas de stipulation « embarquement vers telle date ».

3) Le navire donné en location doit être en bon état de navigabilité, c'est-à-dire apte en tous points à prendre la mer en vue de l'expédition maritime projetée. Sa navigabilité doit s'apprécier eu égard au voyage à accomplir, à la nature de la cargaison à transporter, à l'époque à laquelle la traversée est entreprise, etc.

Aucun navire belge ne peut prendre la mer si le capitaine n'est en possession d'un permis de navigation régulier délivré par le service de l'Inspection maritime. Pareil document ne crée qu'une présomption de bon état du navire. Cette présomption peut être renversée par la preuve contraire à fournir par l'affréteur.

Inversément, le défaut de permis de navigation entraîne une présomption d'innavigabilité du navire, mais le fréteur peut prouver que le dommage survenu n'est pas imputable au mauvais état d'entretien du navire.

Le fréteur est passible de dommages-intérêts envers l'affréteur si celui-ci subit un préjudice qui est la consé-

quence de l'état d'innavigabilité du navire. Si le navire périt avant l'arrivée à destination par suite de son innavigabilité au départ, l'affréteur ne doit payer aucun fret.

La loi sur la sécurité des navires prévoit, en outre, des sanctions pénales à charge de ceux qui ont fait prendre la mer à un navire innavigable.

4) Le fréteur doit donner tous ses soins aux marchandises chargées. Ce devoir incombe surtout au capitaine du navire. Si c'est l'affréteur-armateur qui s'est réservé le droit et le soin de choisir le capitaine, le propriétaire du navire n'encourt évidemment pas cette responsabilité.

5) Le fréteur doit fournir un navire cubant le tonnage renseigné. Une marge de 2½ pour cent est laissée au fréteur. Cette latitude s'élève à 10 pour cent en cas de stipulation du tonnage avec la clause « environ ».

Si, dans ces limites, le tonnage réel est inférieur au tonnage déclaré, le fréteur est tenu au paiement de dommages-intérêts envers l'affréteur. Sa responsabilité est cependant dégagée si le chiffre du tonnage renseigné est conforme à celui mentionné sur le certificat de jaugeage.

En cas de contestation, l'affréteur doit protester à charge du fréteur pour sauvegarder ses droits.

Si le navire est loué en totalité, quand même l'affréteur ne lui donnerait pas toute sa charge, le fréteur ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Le fréteur ne peut même pas charger des marchandises dans les lieux réservés à l'équipage. Si le fréteur passe outre à cette interdiction, l'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

Sauf autorisation écrite de l'armateur, une interdiction générale et permanente de charger des marchandises pour leur compte frappe le capitaine et tous les membres de l'équipage.

OBLIGATIONS GENERALES DE L'AFFRETEUR :

L'affréteur est tenu des obligations principales suivantes :

1) Il doit effectuer le chargement auquel il s'est engagé; l'affréteur doit fournir la marchandise promise et pas une autre. Cette obligation doit s'entendre en ce sens que l'affréteur ne peut substituer à la marchandise qu'il avait déclarée au moment de signer la charte-partie, une autre plus difficile à charger, à arrimer et à conserver, plus dangereuse à transporter ou moins avantageuse au point de vue du calcul du fret.

   Le capitaine doit protester contre pareille tentative de l'affréteur.

2) L'affréteur doit payer le fret convenu.

3) L'affréteur doit charger la quantité de marchandises qui a été stipulée. Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité renseignée par la charte-partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé. S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si la quantité stipulée pour un affrètement partiel a été accompagnée de la clause « environ », l'affréteur a une marge de 10 pour cent en plus ou en moins.

DU CHARGEMENT.

Permis d'embarquement.

Le chargeur qui désire faire embarquer un lot de marchandises doit, au préalable, se procurer un document signé par l'armateur ou son représentant et l'autorisant à présenter ses marchandises au capitaine.

Ce document s'appelle permis d'embarquement.

Commettrait une faute, le capitaine qui embarquerait à son bord une marchandise qui ne lui est pas destinée et qui n'est pas accompagnée d'un permis d'embarquement, ou une marchandises accompagnée de ce document, mais ne répondant pas aux spécifications du permis.

Réception du chargement par le capitaine.

La marchandise à embarquer doit être présentée au capitaine le long du bord, sur la pierre bleue du quai.

La responsabilité du capitaine commence au moment où la marchandise est serrée dans l'élingue, prête à être hissée par les engins de levage du bord ou de terre.

Si l'armateur ou son agent accepte les marchandises d'un chargeur avant ce moment et les laisse séjourner dans un de ses magasins ou à l'abri de ses hangars, sa responsabilité commence alors à ce moment. Les frais de rapprochement pour amener les marchandises le long du bord incombent, dans ce cas, au capitaine.

A Anvers, la présentation des marchandises ex-allège ne peut être imposée au capitaine que si le chargeur supporte les frais supplémentaires résultant de pareille délivraison.

En principe, les frais de mise à bord sont à charge du navire. La clause « free in » a pour résultat de faire supporter ces frais par le chargeur.

Reçu d'embarquement.

Le chargeur dont la marchandise a été prise à bord peut exiger un reçu appelé « mate's receipt ». Le mate's receipt est ultérieurement restitué au capitaine, à l'armateur ou à son agent, contre remise d'un connaissement.

Arrimage et fardage.

Une fois hissée à bord, la marchandise doit être chargée convenablement dans le navire. Ce soin suppose une disposition adéquate des colis dans les cales du navire, de telle sorte qu'ils ne puissent être endommagés au cours des incidents normaux du voyage maritime. Ce sont les opérations de l'arrimage dont la responsabilité reste toujours à charge du capitaine, même si celui-ci engage des travailleurs terrestres comme arrimeurs (ce qui est l'usage constant) et même s'il a été convenu que le chargeur engagerait lui-même ces arrimeurs.

Les différentes espèces ou lots de marchandises doivent être séparés l'un de l'autre de manière telle que leur voisinage ne puisse leur nuire, par contact, odeur, etc.

Le fardage désigne l'opération qui consiste à empêcher l'eau qui suinte des murailles et des fonds du navire de venir en contact avec les marchandises logées dans les cales. Ce but est atteint par l'interposition de madriers et de planches entre les marchandises et les parois du navire.

Cette opération incombe au capitaine au même titre que l'arrimage et est même antérieure à cette dernière précaution à prendre à l'égard de la cargaison.

Celle-ci doit être, en principe, chargée dans les espaces du navire réservés au chargement, c'est-à-dire dans les cales. Le chargement en pontée doit être autorisé par l'affréteur. A défaut de pareil consentement, le capitaine peut être déclaré responsable des dommages survenus aux marchandises chargées sur le pont et imputables à pareil mode de chargement.

DU CONNAISSEMENT.

Définition - Mentions obligatoires - Rédaction - Force probante - Transmission - Clauses d'exonération - Exonérations de plein droit - Droits du porteur - Obligations du porteur - Le connaissement direct.

DEFINITION :

Le connaissement est le document qui constate l'embarquement d'une marchandise à bord d'un navire, qui fait preuve du contrat de transport maritime ou mixte afférent à cette marchandise et qui confère à son porteur le droit à la délivrance de la marchandise à destination.

Le connaissement peut être établi au porteur, à ordre ou à personne dénommée.

DELIVRANCE DU CONNAISSEMENT :

Le chargeur d'une marchandise embarquée à bord d'un navire a le droit d'exiger du capitaine, du transporteur ou de son agent, un connaissement rédigé conformément à la loi.

MENTIONS OBLIGATOIRES DU CONNAISSEMENT :

Le connaissement indique :

Quant aux personnes :

le nom et le domicile du chargeur;

le nom et l'adresse du destinataire;

le nom et le domicile du capitaine;

Quant au navire :

le nom, la nationalité et le tonnage du navire;

Quant au voyage :

le lieu du départ et celui de la destination;

Quant à la marchandise :

la nature, l'état et le conditionnement apparent, les marques principales nécessaires à l'identification des marchan-

dises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant l'embarquement, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement, de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage; le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

Quant au contrat de transport :

les stipulations relatives au fret;

le nombre des exemplaires du connaissement délivrés (quatre originaux au moins) ;

la date de leur signature;

la signature du capitaine, du transporteur ou de son agent.

REDACTION DES CONNAISSEMENTS :

Chaque connaissement doit être fait en quatre exemplaires au moins, un pour le chargeur, un pour le destinataire, un pour le capitaine, un pour l'armateur.

L'exemplaire du connaissement destiné au capitaine est signé par le chargeur; les autres exemplaires sont signés par le capitaine.

Lorsqu'il y a plusieurs exemplaires pour le destinataire, chacun d'eux énonce s'il est fait par premier, par deuxième, troisième, etc.

Le connaissement doit être signé endéans les 24 heures du chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

La signature des connaissements par le capitaine n'est pas imposée sous peine de nullité. Ces documents peuvent être signés par l'armateur ou ses agents.

En principe, la rédaction des connaissements est faite par le capitaine, l'armateur ou ses agents. La charte-partie peut stipuler, néanmoins, que les connaissements seront

présentés par le chargeur « sans préjudice à la charte-partie. » Le capitaine est tenu de les signer, mais a un recours contre les chargeurs si les clauses des connaissements dérogent à celles de la charte-partie.

La signature des connaissements par le capitaine, le transporteur ou ses agents, confère aux porteurs un recours contre le propriétaire du navire pour toutes les actions dérivant du contrat de transport, même si le navire a été affrété à temps.

FORCE PROBANTE DU CONNAISSEMENT :

Le connaissement rédigé dans les formes prescrites par la loi fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

Cependant un tel connaissement ne vaut que présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites en ce qui concerne les marques, les nombre, quantité ou poids, l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

TRANSMISSION DU CONNAISSEMENT :

Le connaissement peut être établi au porteur, à ordre ou à personne dénommée.

Le connaissement au porteur se transmet par simple tradition, sans aucune formalité.

Le connaissement à ordre se transmet par endossement, comme une lettre de change.

Le connaissement à personne dénommée se rencontre rarement en pratique. La marchandise doit être délivrée à destination, à la personne indiquée.

CLAUSES D'EXONERATION INSEREES DANS LES CONNAISSEMENTS.

Observations.

Jusqu'à la mise en vigueur de la loi du 28 novembre 1928, relative aux connaissements, il était licite d'insérer dans les connaissements toutes les clauses générales ou

particulières qui tendaient à exonérer la responsabilité du transporteur maritime. Seules étaient illicites les clauses qui aboutissaient à exonérer le transporteur de son dol.

La loi nouvelle a renforcé la valeur commerciale du connaissement en restreignant à un minimum les risques qui s'attachent encore à ce document international par essence. Elle impose aux propriétaires de navires un minimum d'obligations et leur accorde un maximum d'exonérations.

Applicabilité de la loi.

La nouvelle loi s'applique à tous les connaissements créés au départ ou à destination d'un port belge ou du Congo belge.

Elle ne régit que les connaissements et tous autres documents similaires négociables (à ordre ou au porteur) constatant le transport par mer de marchandises autres que des animaux vivants et des chargements en pontée. Les dispositions de la loi sont de rigueur à partir du commencement du chargement jusqu'à la fin du déchargement.

La loi ne s'applique pas aux chartes-parties et celles-ci peuvent contenir toutes les clauses d'exonération reconnues licites antérieurement à la loi du 28 novembre 1928.

Etant donné la nature des transports d'animaux vivants et de marchandises chargées en pontée, la rédaction des connaissements relatifs à ces transports est libre et laissée à la discrétion des parties intéressées.

Cette loi est d'ordre public; les parties ne peuvent y déroger, même de commun accord.

Clauses d'exonération nulles de plein droit.

Sont nulles de plein droit toutes les clauses qui exonèrent le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage affectant des marchandises et provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés par la loi concernant les soins à donner aux marchandises et la mise en état de navigabilité du navire.

Est nulle également la clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable.

La « negligence clause » tant usitée avant la nouvelle loi est donc frappée de nullité.

Clauses d'exonération valables.

Avant tout, il se présente trois cas dans lesquels le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises embarquées. Ce sont les pertes ou dommages dus au vice propre de la marchandise (détérioration imputable à la nature même de la marchandise), aux faits de tiers (dommages causés par un abordage imputable exclusivement à un tiers abordeur, par exemple), aux cas fortuits ou de force majeure.

Le transporteur est alors exonéré de plein droit. Il est donc inutile de le stipuler dans les connaissements.

En principe, le connaissement doit renseigner les marques, nombre, quantité et poids des marchandises qu'il couvre. Il arrive que pareilles mentions ne peuvent être faites par le capitaine parce que celui-ci n'a pas à sa disposition les moyens raisonnables pour procéder aux vérifications nécessaires (en cas de chargement en vrac par exemple). Dans ce cas, le capitaine peut insérer une clause « nombre, quantité ou poids inconnus »; cette clause exonère le capitaine des manquants constatés à destination à moins que le réceptionnaire n'établisse à l'encontre du capitaine la réalité et l'importance des manquants.

Il va sans dire que toute clause qui étend la responsabilité du transporteur est valable. Sont également valables toutes les clauses qui consacrent les causes d'exonérations prévues par la loi. Ces clauses ne doivent pas être obligatoirement stipulées; elles valent de plein droit.

Exonération de plein droit.

Ni le transporteur ni le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant de l'état d'innavigabilité du navire, sauf si celui-ci est imputable au transporteur.

Ce dernier, en effet, doit, avant le départ du port d'attache et de chaque port d'escale, mettre le navire en bon état de navigabilité et assurer au navire un armement, un équipement et des approvisionnements convenables.

Toutes les fois qu'une perte ou dommage résulte de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, incombe au transporteur.

A cet égard, les certificats délivrés par le service belge d'inspection maritime et par les sociétés de classification ne créent qu'une présomption de bon état de navigabilité, présomption qui peut être renversée par la preuve contraire.

Le transporteur n'est pas responsable non plus des pertes ou dommages qui résultent des actes, négligence ou défaut du capitaine, des marins, des pilotes et des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire (management of the vessel).

L'on discute ce qu'il faut entendre par « management of the vessel ».

« Il y a exonération du transporteur à raison du « management » du navire quand, à la suite d'un acte ou d'une mission exécutée exclusivement ou principalement en vue du navire ou de ses accessoires, la marchandise a été indirectement ou incidemment endommagée » (Van Bladel « Connaissements et Règles de La Haye »).

L'application de ce critère n'est pas toujours facile et la solution applicable dépend du cas d'espèce envisagé.

Ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour pertes ou dommages provenant d'un incendie (autre que celui causé par le fait ou la faute du transporteur), des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables, d'un acte de Dieu, de faits de guerre, du fait d'ennemis publics, d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire, de quarantaine, d'un acte ou d'une omission du chargeur ou du propriétaire des marchandises ou de son agent ou représentant; de

grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportées au travail; d'émeutes ou de troubles civils; d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer; de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise, d'une insuffisance d'emballage, de marques; de vices cachés échappant à une diligence raisonnable.

Le capitaine peut se débarrasser des marchandises dangereuses embarquées à bord de son navire si les chargeurs ne l'en ont pas prévenu. S'ils l'ont averti, ces marchandises ne pourront être déchargées ou jetées que s'il y a danger pour le navire ou le restant de la cargaison.

L'HARTER ACT :

Les Etats-Unis d'Amérique ont devancé les pays européens dans la règlementation des obligations du transporteur maritime envers les chargeurs.

L'Harter Act de 1893 — c'est le nom de la loi américaine sur la matière — prohibe les clauses d'exonération relatives à la navigabilité du navire et à la manipulation de la cargaison.

L'armateur doit faire diligence pour armer, équiper et approvisionner son navire en vue de le mettre en état d'accomplir une expédition maritime déterminée. Toute clause l'exonérant de cette obligation est radicalement nulle.

Le capitaine doit prendre toutes mesures utiles pour manipuler la cargaison et la conserver en bon état (management of the cargo). L'armateur ne peut pas s'exonérer de cette responsabilité du capitaine.

Les connaissements doivent mentionner les marques, nombre, quantité et l'état apparent des marchandises embarquées.

Par contre, l'armateur est exonéré de plein droit des fautes commises par ses préposés dans la navigation et la gestion du navire (navigation and management of the ship).

DROITS DU PORTEUR DU CONNAISSEMENT :

Le porteur du connaissement, même nanti de ce document en vertu d'un endossement en blanc, a seul le droit de se faire délivrer la marchandise par le capitaine. Celui-ci est libéré par la délivrance de la cargaison au porteur régulier du connaissement, qui se présente le premier.

Si plusieurs porteurs se présentent simultanément, le capitaine doit s'adresser, en Belgique, au Tribunal de commerce et, à l'étranger, au consul belge ou au magistrat du lieu pour faire nommer un consignataire qui prendra réception de la cargaison contre le paiement du fret.

Le porteur du connaissement doit prendre certaines précautions lors de la réception de la marchandise qui lui est destinée. Si celle-ci est enlevée sans protestation, cet enlèvement constitue une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Cette protestation éventuelle consiste en réserves écrites formulées par le porteur du connaissement à l'égard du transporteur.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance. Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement au moment de la réception.

L'action judiciaire doit, sous peine de prescription, être intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

OBLIGATIONS DU PORTEUR DU CONNAISSEMENT :

Le porteur du connaissement — même s'il est resté étranger à la conclusion du contrat d'affrètement — doit remplir toutes les obligations qui sont stipulées dans le connaissement qu'il détient. Il est tenu, notamment, de payer le fret et les surestaries.

LE CONNAISSEMENT DIRECT :

Le connaissement direct est celui qui couvre, outre un transport maritime, un autre par terre ou par voie fluviale.

Pareil document offre des facilités appréciables à l'exportateur de l'intérieur d'un pays, qui doit expédier une marchandise vers un endroit situé dans un autre continent.

A l'égard du chargeur, c'est le premier transporteur qui est responsable de la bonne fin du contrat. Toutefois, la clause limitant la responsabilité du premier transporteur au premier transport est licite.

DU VOYAGE.

Obligations du capitaine.

A l'égard des chargeurs et des affréteurs, le capitaine est tenu d'entamer le voyage aussitôt que le chargement est terminé. L'interprétation de pareille obligation ne peut cependant être trop stricte; le capitaine peut encore rester un ou deux jours au port avant de prendre la mer.

Une fois l'expédition maritime entreprise, le capitaine doit la poursuivre par la voie la plus directe. Il ne peut, sauf obligation indépendante de sa volonté, faire des escales autres que celles prévues ou celles consacrées par l'usage. Même si la charte-partie stipule — en termes généraux — la faculté d'escaler, cette stipulation doit être interprétée raisonnablement et le capitaine ne peut l'invoquer pour justifier des escales faites sans nécessité ou contraires aux usages.

Le capitaine est tenu d'indemniser l'affréteur si, par sa faute, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant la route ou au lieu du déchargement.

Le capitaine doit conduire le navire jusqu'au port de destination. Il n'en est dispensé que si des circonstances imprévisibles et indépendantes de sa volonté l'en empêchent.

Cette interprétation est maintenue dans le cas où la charte-partie contient la clause « or so near thereto as ship may safely get » ou toute autre équivalente.

Si l'empêchement d'atteindre le port de destination est imputable à un défaut de prévoyance du capitaine, celui-ci est tenu de supporter les conséquences dommageables qui

peuvent en résulter pour les chargeurs ou les destinataires de la marchandise.

Pendant toute la durée du voyage, le capitaine doit soigner la marchandise dans la mesure et selon les modes qui sont praticables pour lui. La nature de ces soins dépendra de la composition de la cargaison, de la connaissance qu'en a ou peut en avoir le capitaine, des circonstances atmosphériques, de la durée et des péripéties du voyage, etc.

DU DECHARGEMENT.

Lieu du déchargement.

Arrivé au port de destination, le capitaine doit conduire son navire à l'endroit indiqué par les usages du port pour le déchargement des navires de la même espèce que le sien, eu égard à la nature de la cargaison à manipuler.

Le capitaine doit donc tenir compte des installations et des usages locaux.

A Anvers, il est admis que le capitaine doit amarrer son navire le long d'un quai; celui-ci lui est indiqué par le capitaine du port en suite à une démarche du capitaine ou de l'agent de l'armateur. Le déchargement s'y fait, en principe, à quai et non en allège.

Cette règle peut cependant être modifiée et la cargaison être transbordée en allège si le réceptionnaire de toute la cargaison ou d'une partie importante de celle-ci en fait la demande, sans rendre le déchargement plus onéreux pour le capitaine.

Avant de commencer le déchargement, le capitaine (ou l'agent de l'armateur) doit se mettre en règle avec les services de la douane. Il doit en outre, à Anvers, se conformer à l'usage de faire vérifier l'état de l'arrimage à l'ouverture des cales, par un expert nautique désigné par le président du tribunal de commerce.

Les frais de mise à quai incombent au capitaine, soit que celui-ci utilise les engins du bord, soit qu'il utilise ceux des installations du port. Dans ce dernier cas, le prix de location de ces engins doit être supporté par le capitaine.

En matière de déchargement de grains en vrac, le capitaine peut, à Anvers, employer à cette fin les élévateurs. Des conditions spéciales sont imposées à Anvers par la Ville qui est propriétaire de ces engins. C'est le locataire des élévateurs qui en assume l'emploi.

Destinataire.

La marchandise doit être délivrée à l'affréteur ou aux porteurs des connaissements relatifs aux divers lots de la cargaison.

Si les réceptionnaires ou certains d'entre eux ne se présentent pas pour prendre réception des marchandises qui leur sont destinées, le capitaine doit demander au président du Tribunal de Commerce la désignation d'un séquestre qui a pour mission de prendre réception de la marchandise et de la mettre en lieu sûr jusqu'à ce que les destinataires se présentent. La mission du sequestre peut être plus étendue et lui conférer le droit de réaliser la marchandise jusqu'à concurrence du montant du fret dû au capitaine.

Lorsque la charte-partie ou les connaissements contiennent une clause autorisant le capitaine à décharger d'office, aucune procédure judiciaire ne doit être entamée.

Dans ce cas, si les destinataires ne se présentent pas, le capitaine peut débarquer la marchandise sur quai ou en allège (si la nature de la cargaison justifie cette dérogation au principe du déchargement sur quai) mais il ne peut se désintéresser du sort des marchandises dont il s'est ainsi débarrassé. Il doit prendre, sous sa responsabilité, toutes les mesures utiles de conservation et de veille. Les frais qu'il débourse de ces chefs doivent lui être remboursés par les destinataires.

Les vérifications contradictoires des quantités déchargées s'effectuent sur l'initiative et aux frais des réceptionnaires. Le capitaine a le droit de réclamer journellement un reçu provisoire des quantités débarquées.

DES STARIES ET SURESTARIES.

Principe - Calcul de la starie - Interruption - Surestaries - Taux - Contrestaries - Despatch money.

PRINCIPE :

L'affréteur doit présenter à l'embarquement la cargaison convenue, à la date fixée par la convention d'affrètement. Il lui est consenti un certain délai pour délivrer les marchandises au capitaine. A l'arrivée du navire à destination, un autre délai est accordé au réceptionnaire. Ces délais s'appellent délais de starie ou jours de planche.

Si l'affréteur, au port de chargement, ou le réceptionnaire à destination, dépassent une durée raisonnable (déterminée par la convention ou par les usages) le capitaine peut leur réclamer une indemnité à raison du préjudice qu'il subit du chef de l'immobilisation de son navire. Ces dommages-intérêts s'appellent surestaries.

Lorsque les chargeurs ou les réceptionnaires prolongent sensiblement la période des surestaries, le capitaine a le droit de leur demander, par voie d'action judiciaire, des dommages-intérêts plus élevés nommés contrestaries.

CALCUL DU DELAI DE STARIE :

Le point de départ du délai de starie est fixé par les parties comme bon leur semble. Les stipulations adoptées par elles ont force de loi en ce qui les concerne.

A défaut de stipulations conventionnelles, les jours de planche commencent à courir, au port de charge, le lendemain du jour où le capitaine déclare être prêt à charger.

Au port de déchargement, la starie court dès que le navire est en mesure de délivrer la cargaison, c'est-à-dire lorsque le navire occupe un emplacement normal dans les installations maritimes et que la cargaison a été déclarée en douane.

Le capitaine fait bien, en tout cas, de vérifier les clauses de la charte-partie dont le caractère obligatoire l'emporte sur les usages.

La durée du délai de starie varie non seulement avec la nature de la cargaison, le tonnage transporté, la saison, mais aussi avec les usages locaux qui tiennent compte des installations portuaires, des modes locaux de travail, etc. A Anvers, la Chambre de Commerce a établi une règlementation qui tient compte de ces différents facteurs.

Sauf stipulation contraire, les dimanches et jours fériés locaux ne sont pas compris dans le délai de starie. S'il y a convention expresse, l'expression couramment employée est celle de « working days » (jours ouvrables). En stipulant « running days » le capitaine ne décompte pas les jours fériés.

Le délai de starie stipulé « réversible » permet d'additionner les jours de planche alloués au chargeur à ceux attribués au réceptionnaire. De la sorte, des surestaries ne sont dues que si le nombre de jours utilisé au total pour le chargement et le déchargement dépasse celui accordé.

La clause « as fast as steamer can deliver » et ses variantes telles que « as fast as steamer can deliver as customary » a donné lieu à de nombreuses interprétations.

Il convient d'examiner attentivement les termes exacts de la clause, un mot pouvant en modifier l'interprétation générale. Sous l'empire de la clause « as fast as steamer can deliver » le réceptionnaire est tenu de recevoir les marchandises aussi vite que le capitaine peut les délivrer, sans pouvoir invoquer les quantités usuelles du port en question.

INTERRUPTION DU DELAI DE STARIE :

Le délai de starie est évidemment interrompu en cas de survenance d'événement de force majeure rendant impossibles les manipulations de la cargaison.

Du temps anormalement mauvais (pluies diluviennes, par exemple) peut justifier l'interruption de la starie.

La grève n'a le même résultat que si elle rend vraiment impossible le travail à bord du navire. Il ne suffit pas que le chargement ou le déchargement soient rendus plus difficiles ou plus onéreux. Ce sont des cas d'espèce.

Les déhalages forcés du navire, nécessités par la disposition des installations maritimes ou des cargaisons à embarquer, interrompt aussi le délai de starie.

DIVISION DE LA STARIE ENTRE LES DIFFERENTS DESTINATAIRES :

En cas de pluralité de chargeurs ou de destinataires, il y a lieu de suivre les stipulations de la charte-partie pour répartir entre eux les staries. Si la convention d'affrètement est muette sur ce point, chaque intéressé a droit à une partie de la starie proportionnelle aux quantités de marchandises qu'il doit charger ou recevoir. L'on dit alors que le délai de starie est divisible.

Mais si la charte-partie précise que le délai de starie est unique et indivisible, pareille stipulation permet au capitaine de réclamer des surestaries au chargeur ou au réceptionnaire qui opère le dernier, même si le retard ne lui est pas imputable.

DES SURESTARIES.

Les surestaries sont des dommages-intérêts alloués au capitaine dont le navire n'a pas été chargé ou déchargé dans le délai imparti par la convention d'affrètement ou par les usages.

FORMALITES :

Pour que le capitaine ait droit à des surestaries, il doit protester à charge du chargeur ou du réceptionnaire qui dépasse le délai de starie.

Le protêt doit leur être notifié à la fin de la starie. Une simple lettre recommandée suffit à la notification de la mise en demeure par le capitaine.

TAUX DES SURESTARIES :

Le taux est généralement fixé dans la convention d'affrètement. A défaut de stipulation à cet égard, il est déterminé par les usages. En principe, les surestaries se calculent par demi-jour et non par heure, mais les dimanches et jours fériés entrent en compte comme les jours ouvrables.

DU DEBITEUR DES SURESTARIES :

Les surestaries encourues au port de charge sont dues par l'affréteur. Si celui-ci ne les règle pas avant le départ du navire, le capitaine peut insérer des réserves adéquates dans les connaissements. Les destinataires porteurs de ces connaissements sont alors tenus du paiement des surestaries au port de déchargement. Les surestaries encourues au port de déchargement doivent être supportées par les réceptionnaires de la cargaison et, en cas de refus de ceux-ci de prendre réception, le capitaine peut les réclamer à l'affréteur.

CONTRESTARIES.

En cas de prolongation des surestaries, le capitaine a le droit de demander en justice la résiliation de la convention d'affrètement et le paiement de dommages-intérêts appelés contrestaries. Leur montant sera fixé de manière à indemniser complètement le capitaine du préjudice résultant de l'immobilisation du navire.

DESPATCH MONEY.

A l'inverse des surestaries, le despatch money est la prime allouée à l'affréteur lorsque la durée des opérations de chargement et de déchargement est inférieure à celle accordée. Pareille indemnité ne peut être réclamée au capitaine que si elle est prévue dans le contrat d'affrètement.

DU FRET.

Règlement du fret.

Le taux du fret est déterminé par les parties dans la charte-partie ou dans le connaissement. Sauf autre stipulation, le fret est payable dans la monnaie qui a cours légal au lieu du paiement. A Anvers, l'usage est de calculer le fret sur base des quantités déchargées. Mais les parties peuvent évidemment convenir d'une autre base de règlement, et choisir le règlement sur base des quantités embarquées.

Le fret est payabe au fréteur, co-contractant de l'affréteur, mais il est admis que le mandat du capitaine s'étend à l'encaissement du fret pour compte du fréteur, même en cas d'affrètement en bloc.

Sauf stipulation contraire, le fret est payable au port de destination, après la délivrance de la marchandise au destinataire.

Il n'est pas rare, cependant, d'insérer dans les chartes-parties et les connaissements, des clauses prévoyant le paiement du fret anticipativement, au port de charge, ou donnant au capitaine le droit de ne délivrer la marchandise à destination que contre paiement concomitant du fret.

En l'absence de pareille clause, le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire, faute de paiement de son fret. Il peut, au moment du déchargement, demander leur dépôt entre les mains d'un sequestre jusqu'au paiement du fret.

Du paiement du fret si la marchandise n'arrive pas à destination.

Si la marchandise n'arrive pas à destination par un fait du capitaine ou du fréteur, le fret n'est pas dû.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis. Dans tous ces cas, le capitaine est tenu de restituer le fret, sauf convention contraire.

Du paiement du fret en cas de réexpédition.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où un navire ne peut être réparé, le capitaine est tenu d'en louer un autre. Le chargeur devra supporter éventuellement la majoration de fret qui peut en résulter.

Si le capitaine ne parvient pas à louer un autre navire, il est tenu de restituer le fret qui lui a été avancé, sauf convention contraire. Le chargeur devra régler le fret afférent au second transport.

Du paiement du fret en cas d'avarie commune.

Le capitaine a droit au fret des marchandises jetées à la mer ou sacrifiées pour le salut commun du navire et de la cargaison, à charge de répartition de ce fret entre ceux qui ont bénéficié du sacrifice de ces marchandises.

Du paiement du fret en cas d'avaries à la cargaison.

Si les marchandises diminuent de prix ou se détériorent par vice propre ou par cas fortuit, le chargeur est tenu de payer le fret et ne peut abandonner ces marchandises dépréciées en paiement du fret. Si, toutefois, des futailles contenant des liquides ont tellement coulé qu'elles sont vides ou presque vides, ces futailles peuvent être abandonnées pour le fret.

Si, en cours de voyage, les marchandises sont avariées par vice propre, le capitaine peut les vendre et à droit néanmoins, au fret entier.

Du paiement du fret en cas de retirement de la marchandise.

Si le navire est chargé à la cueillette, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera, néanmoins, les frais de déchargement ainsi que ceux de déchargement et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et les frais du retardement.

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement. Si les marchandises sont retirées à la suite des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci doit supporter tous les frais.

Du paiement du fret en cas d'interdiction du commerce.

Si avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts, de part et d'autre.

Le chargeur est tenu de supporter les frais du chargement et du déchargement de ses marchandises. Si l'interdiction de commerce se produit pendant le cours du voyage, en sorte que le navire soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, même si le navire a été affrété pour l'aller et le retour.

Du paiement du fret en cas de blocus du port de destination.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être exécutés, d'agir au mieux des intérêts du chargeur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

L'affréteur peut être tenu de supporter en sus du paiement du fret, les frais et débours exposés par le capitaine pour gérer au mieux les intérêts des chargeurs.

Privilège du capitaine pour le paiement du fret.

Le paiement du fret au capitaine est fortement garanti par un privilège sur les marchandises du chargement.

Ce privilège doit être exercé dans la quinzaine de la délivrance des marchandises et ne peut l'être que si celles-ci sont restées en possession du destinataire.

En cas de faillite des chargeurs ou des destinataires endéans la quinzaine de la délivrance des marchandises, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

DES AVARIES PARTICULIERES ET COMMUNES.

Définition - Distinction - Des avaries particulières - Clauses d'exonération.

DEFINITION :

Sont réputées avaries toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, et tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

L'on distingue donc ainsi les avaries-frais et les avaries-dommages.

DISTINCTION :

Les avaries sont de deux classes: avaries communes et avaries particulières.

Cette distinction s'applique aussi bien aux avaries-frais qu'aux avaries-dommages.

DES AVARIES PARTICULIERES.

Les avaries particulières sont celles qui concernent exclusivement le navire ou la cargaison.

Les avaries particulières au navire sont supportées par l'armateur qui peut éventuellement se faire indemniser par l'assureur, si un contrat d'assurance lui ménage pareil recours.

Les avaries particulières à la cargaison sont à charge de l'armateur ou du propriétaire de la marchandise.

Le capitaine est présumé en faute. Il est responsable des marchandises dont il se charge. Sa responsabilité ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure ou si le dommage est attribuable à une faute du propriétaire de la marchandise ou au vice propre de la cargaison.

En cas d'avaries, le capitaine peut produire ses livres de bord et ses rapports de mer à l'appui de sa justification.

Les énonciations de ces documents valent jusqu'à preuve contraire. Parmi les avaries-frais particulières à la cargaison qui se présentent le plus fréquemment, il faut citer le préjudice subi par le propriétaire de la marchandise en cas de retard dans le transport maritime.

Si ce retard au départ, en cours de voyage ou à l'arrivée, est imputable à des circonstances fortuites, de force majeure ou à la marchandise elle-même, le capitaine n'encourt pas de responsabilité.

Mais si le retard est dû à l'armateur ou au capitaine, le propriétaire de la cargaison a le droit de réclamer des dommages-intérêts. Ceux-ci ne comprennent que les dommages prévus ou prévisibles au moment du contrat, c'est à-dire la perte d'intérêt sur la valeur de la marchandise mais non une différence de prix. La responsabilité du transporteur peut, néanmoins, être plus étendue au cas de stipulation expresse dans le contrat d'affrètement.

Clauses d'exonération.

Les principes généraux rappelés ci-dessus peuvent être modifiés par l'insertion dans la charte-partie de clauses d'exonération. Celles-ci sont laissées à la discrétion des parties intéressées.

Par contre, les clauses d'exonération insérées dans les connaissements sont réglementées par la loi. Nous renvoyons à cet égard, à l'exposé que nous avons fait de cette question en traitant du connaissement.

DES AVARIES COMMUNES.

Les avaries communes ou avaries grosses sont les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises.

Plusieurs conditions sont donc requises pour qu'une avarie puisse être déclarée commune :

1) il faut une dépense extraordinaire, ne rentrant donc pas dans les frais normaux d'une expédition maritime;

2) les dommages subis ou les frais exposés doivent avoir été décidés volontairement par le capitaine;

3) la décision du capitaine doit avoir été prise dans l'intérêt commun de l'expédition maritime : navire, cargaison et fret;

4) le sacrifice consenti doit avoir eu un résultat utile.

Contribution aux avaries communes.

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le montant net du fret, proportionnellement à leur valeur.

Le navire contribue pour sa valeur au lieu du déchargement.

Les marchandises préservées contribuent pour leur valeur nette au lieu du déchargement, ou pour leur produit net, déduction faite du fret à payer. Le fret payé d'avance et non restituable n'est pas déduit.

Les marchandises sacrifiées contribuent pour leur valeur, fret déduit, de la même manière que les marchandises préservées. Elles sont remboursées pour leur valeur, fret compris, à charge de payer le fret.

Les marchandises chargées sur le tillac du navire contribuent si elles sont sauvées. Si elles sont sacrifiées ou endommagées par le jet, leur propriétaire n'est pas admis à former une demande en contribution; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

Le fret non payé ou payé d'avance et restituable ne contribue que pour la moitié de son montant brut.

Les provisions de bouche, les effets et salaires de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas à l'avarie commune. Leur valeur est payée par contribution sur tous les autres effets.

Des recours contre l'auteur d'une faute.

La contribution en avarie commune s'impose même si les avaries ont été causées par une personne déterminée,

mais dans ce cas, les intéressés pourront lui réclamer le montant de leur contribution.

En cas de relâche forcée du navire, les avaries sont particulières au navire si elles sont reconnues provenir du vice propre du bâtiment ou d'une cause imputable au capitaine ou à l'équipage ; les avaries sont particulières à la cargaison si elles sont reconnues provenir du vice propre de la marchandise.

Formalités.

En cas d'avaries communes, le capitaine est tenu de rédiger par écrit le procès-verbal du jet et des autres sacrifices faits, aussitôt qu'il en a les moyens.

Ce procès-verbal doit énoncer les motifs qui ont déterminé le sacrifice, les choses sacrifiées, abandonnées, jetées ou endommagées.

Il est signé du capitaine et des principaux de l'équipage et est transcrit dans le livre de bord. Le capitaine doit, en outre, affirmer les faits contenus dans le procès-verbal, dans les 24 heures de son arrivée au premier port où le navire aborde.

Règlement des avaries communes.

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, par les experts nommés par le Tribunal de Commerce, le juge de paix, le consul de Belgique ou le magistrat local, à la diligence du capitaine.

Ces experts (en Belgique, ils portent le nom de dispacheurs) font la répartition des pertes et dommages et celle-ci est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal, du consul ou du tribunal local compétent.

Les Règles d'York et d'Anvers ont été adoptées à la suite de différents congrès maritimes tenus pour réglementer la matière assez complexe de l'avarie commune. Ces règles précisent les sacrifices qui peuvent donner lieu à contribution en avaries communes et fixent les modalités d'application.

DE LA RESILIATION DU CONTRAT D'AFFRETEMENT.

Comme tout contrat, l'affrètement peut être résilié de l'accord réciproque des parties.

La résiliation par l'une d'elles peut être demandée en justice si l'autre ne remplit par les obligations qu'elle a contractées.

La « cancelling clause » (clause d'annulation) insérée dans la charte-partie dégage l'affréteur de ses obligations si l'armateur ne met pas le navire convenu à sa disposition dans le délai fixé.

La force majeure qui empêche l'exécution de la convention d'affrètement ne donne lieu au paiement de dommages-intérêts à charge d'aucune des parties.

A la force majeure est assimilée l'interdiction de commerce avec le pays de destination, survenant avant le départ du navire.

DE L'INEXECUTION DUE A L'AFFRETEUR :

Si l'affréteur ne charge pas toute la quantité de marchandises promise, il est néanmoins tenu de payer le fret entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé. La capitaine fera bien de faire constater le vide par un expert judiciaire.

Si l'affréteur ne charge rien du tout et rompt le voyage avant le départ du navire, il doit payer à titre d'indemnité, la moitié du fret convenu pour la totalité du chargement qu'il devait faire. Cette indemnité est forfaitaire et acquise au capitaine dès qu'il est certain que l'affréteur ne chargera pas la marchandise promise à la date indiquée par la charte-partie.

Il est utile que le capitaine mette l'affréteur en demeure de remplir ses obligations.

Si l'affréteur retire la marchandise après l'embarquement et avant le départ, ou s'il la retire en cours de voyage, le capitaine a droit au fret intégral. Il y a lieu, cependant de déduire éventuellement le fret perçu par le capitaine pour les marchandises chargées en remplacement de celles qui ont été retirées.

DU TRANSPORT DES PASSAGERS.

Définition - Obligations du transporteur - Obligations du passager - Responsabilité de l'armateur - De la résiliation du contrat avant le départ - Du débarquement avant l'arrivée à destination - De l'interruption du voyage pour cause de réparations - Embarquement clandestin de passagers.

DEFINITION :

Le contrat de transport des passagers par mer est celui par lequel un armateur s'engage à transporter une personne d'un port à un autre moyennant une rémunération appelée prix de passage.

OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR :

A l'armateur qui s'est engagé à transporter un passager à bord d'un de ses navires incombent les obligations suivantes :

1) celle de fournir le navire convenu, si le nom de celui-ci a été renseigné au passager lors de la conclusion du contrat; l'armateur peut néanmoins se réserver conventionnellement la faculté de substituer au navire indiqué un autre bâtiment de qualité égale ;
2) celle de mettre à la disposition du passager un navire en bon état de navigabilité et répondant en tous points aux prescriptions de la loi sur la sécurité des navires, plus spécialement à celles qui réglementent l'aménagement et l'armement des navires à passagers ;
3) l'armateur est tenu de faire partir son navire à la date fixée, sauf empêchement de force majeure;
4) le capitaine est tenu de se rendre directement, sauf convention contraire, au port de destination, sous peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, s'il y a lieu; les relâches forcées non imputables à l'armateur ne sont pas une cause de résiliation, pas plus que les escales usuelles sur la ligne envisagée. Pareille dispo-

sition est généralement exprimée dans le contrat de transport ;

5) l'armateur doit faire parvenir le passager au port de destination convenu ;

6) l'armateur doit nourrir les passagers pendant la durée du voyage ; les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix de passage, s'il n'y a convention contraire. Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires, moyennant un juste prix;

7) l'armateur est responsable des pertes ou dommages causés aux bagages du passager, à moins qu'il n'établit l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure.
L'armateur n'est cependant pas tenu des dommages survenus aux effets dont le passager a conservé la garde, à moins que ces dommages ne soient imputables à l'équipage ;

8) le capitaine doit veiller à la conservation des effets du passager décédé en cours de voyage, selon les modalités les plus conformes aux soins d'un bon père de famille.

OBLIGATIONS DU PASSAGER :

Les obligations mises à charge du passager sont les suivantes :

1) le passager est tenu de payer le prix de passage qui a été convenu ; ses effets qui se trouvent à bord sont affectés à titre de gage, au paiement de ce prix et des frais d'entretien, s'il y a lieu;

2) le passager ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder à un tiers les droits résultant de la convention;

3) le passager doit se rendre à bord à la date et à l'heure qui lui ont été renseignées. Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager doit néanmoins le prix entier du passage ;

4) le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord. Le capitaine a le droit d'appliquer aux passagers des peines disciplinaires en cas d'infraction à la discipline. Cependant, les passagers ont, en tout temps, le droit de quitter le navire à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs d'un crime ou d'un délit.

RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR :

L'armateur est responsable envers les passagers des actes et fautes commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions lorsqu'il en résulte un préjudice pour les passagers. Il n'est pas tenu, cependant, des actes et fautes des passagers qui participent au voyage et qui ont causé un préjudice à d'autres passagers, à moins qu'il n'y ait faute ou négligence de la part de l'équipage. Dans ce cas, l'armateur est responsable du concours de ses préposés au préjudice.

DE LA RESILIATION DU CONTRAT AVANT LE DEPART :

Nous avons déjà dit que le passager qui, soit au port d'embarquement, soit en cours de voyage, ne se rend pas à bord en temps utile, doit payer le prix entier du passage.

Il n'en est pas de même, si, huit jours au moins avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat. Dans ce cas, la moitié seulement du prix de passage est due. Le transporteur peut stipuler, néanmoins, que cette disposition n'est pas applicable et qu'en tout état de cause le prix entier sera exigible.

Si le passager est dans l'impossibilité de s'embarquer par suite de décès, de maladie grave ou de force majeure, le transporteur n'a droit qu'au quart du prix de passage. Il est, en outre, fait remise, dans ce cas, des frais d'entretien s'ils sont compris dans le prix de passage.

Le contrat est résolu sans indemnité de part et d'autre, si le départ du navire est empêché par l'interdiction de commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre force majeure.

DU DEBARQUEMENT AVANT L'ARRIVEE A DESTINATION :

Le passager qui débarque volontairement durant le le cours du voyage, paie le prix entier.

Si le passager vient à mourir ou s'il est contraint par maladie, de quitter le navire, le prix n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Dans le cas où le navire n'arrive pas à destination par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le transporteur n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu. Le prix du transport proprement dit, n'est pas dû.

DE L'INTERRUPTION DU VOYAGE POUR CAUSE DE REPARATIONS :

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre la fin des réparations ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever le voyage sur un navire de même qualité.

Le prix payé par le capitaine à cet autre transporteur reste exclusivement à sa charge.

Si la relâche est imputable à une faute du transporteur (mauvais entretien du navire, par exemple) le contrat peut être résilié aux torts du transporteur et des dommages-intérêts alloués au passager.

EMBARQUEMENT CLANDESTIN DE PASSAGERS :

En cas d'embarquement clandestin, l'armateur a le droit de réclamer à ces passagers irréguliers le plus haut prix de passage pour le voyage en cours.

Le capitaine a d'ailleurs le droit de les débarquer au premier port d'escale et même de les transborder en mer, à bord d'un autre navire qui ferait route vers le port de départ du premier navire.

Les passagers clandestins sont, en outre, passibles de sanctions pénales, ainsi que ceux qui ont favorisé leur embarquement.

Actuellement l'embarquement de passager clandestin est un délit aussi bien pour le passager que pour celui qui aide à l'embarquement.

DES ASSURANCES MARITIMES.

Généralités - Définition - Principes généraux - Objet - Obligations de l'assuré - Obligations de l'assureur - Dommages non couverts par l'assurance - Résiliation de l'assurance - Recours de l'assuré contre l'assureur - Détermination du montant de l'indemnité - L'action en délaissement.

GENERALITES :

L'assurance maritime est celle qui est apparue la première au cours des temps. Cela tient à la multiplicité des risques inhérents à toute opération de transport qui a pour champ la mer.

Sans l'assurance maritime, l'exploitation des navires, le transport des cargaisons par mer, la négociation des connaissements seraient exposés à tant d'aléas que ces diverses opérations ne pourraient s'effectuer dans des conditions économiques.

A l'inverse de la plupart des autres assurances (assurance contre l'incendie, assurance-vie, etc.) qui ne couvrent qu'un ou plusieurs risques déterminés, l'assurance maritime couvre toutes sortes de risques : tempêtes, abordage, échouement, incendie, fautes du capitaine et de l'équipage, etc. Elle ne couvre pas seulement le navire, mais elle étend aussi sa protection aux cargaisons et même au fret.

DEFINITION :

L'assurance maritime est un contrat par lequel l'une des parties, l'assureur, s'oblige moyennant paiement d'une prime par l'autre partie, l'assuré, à indemniser celui-ci des pertes ou dommages qu'il subit à la suite d'événements de mer.

PRINCIPES GENERAUX :

L'assurance maritime est régie par les dispositions du Code de Commerce relatives au contrat d'assurance en

général, sauf les dérogations propres à l'assurance maritime.

Les principes généraux peuvent être rappelés comme suit.

Toute personne peut assurer un objet si elle a intérêt à sa conservation, à raison d'un droit de propriété ou autre droit réel ou à raison de la responsabilité à laquelle elle se trouve exposée relativement à la chose assurée.

L'assurance peut être contractée pour compte d'autrui en vertu d'un mandat général ou spécial et même sans mandat (dans le cas du quasi-contrat de gestion d'affaires).

Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, même faite sans mauvaise foi, rend l'assurance nulle, lorsqu'elle diminue l'opinion du risque ou en change l'objet, de telle sorte que l'assureur n'aurait pas contracté aux mêmes conditions s'il en avait eu connaissance.

Le cumul d'assurances est interdit en ce sens que les choses assurées pour leur valeur entière par une première assurance ne peuvent plus faire l'objet d'une nouvelle assurance contre les mêmes risques au profit de la même personne. Si l'entière valeur n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats. Toutes les assurances contractées le même jour sont sensées faites simultanément.

OBJET DE L'ASSURANCE MARITIME :

L'assurance maritime peut avoir pour objet :

— le corps et la quille du navire ;

— les agrès et apparaux ;

— les armements et victuailles ;

— le fret ;

— le prix de passage ;

— les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime ;

— les marchandises du chargement ;

— le profit espéré des marchandises ;

— les loyers des gens de mer ;

— le bénéfice d'affrètement ;

— le courtage et les commissions d'achat, de vente et de consignation ;

— les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises avant et pendant le voyage;

— en général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

On désigne sous le nom d'assurances sur corps celles qui couvrent le navire avec ses agrès, apparaux et accessoires et par assurances sur facultés celles qui concernent le chargement.

OBLIGATIONS DE L'ASSURE :

La première obligation de l'assuré, au moment de la conclusion du contrat, est de faire à l'assureur toutes les déclarations utiles, sans réticence et sans erreur. Si l'assuré a omis de déclarer un élément qui est de nature à modifier l'opinion du risque chez l'assureur, le contrat est entaché de nullité.

L'assuré doit évidemment payer la prime à l'assureur, à l'échéance fixée par le contrat.

Les polices stipulent généralement qu'en cas de défaut de paiement de la prime à son échéance, l'assurance est suspendue de plein droit. Un sinistre survenu pendant cette suspension priverait donc l'assuré de son recours en paiement de l'indemnité.

L'assuré a l'obligation de notifier à l'assureur les avis qu'il reçoit relativement à tous accidents qui sont aux risques de l'assureur. A défaut de pareilles communications, l'assuré s'expose à devoir payer des dommages-intérêts à l'assureur. Parfois, également, les polices stipulent qu'à défaut de communiquer aux assureurs, dans un délai déterminé, les accidents parvenus à la connaissance de l'assuré, celui-ci sera forclos de tout recours.

L'assuré doit faire toute diligence pour prévenir le sinistre. En cas de survenance d'un sinistre, l'assuré a l'obligation de prendre toutes mesures utiles pour en atténuer les conséquences dommageables. En cas de prise ou de saisie des choses assurées, les assurés sont tenus de faire toute diligence pour obtenir la libération et la main-levée des choses capturées ou arrêtées.

En cas de déclaration d'innavigabilité du navire, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification à l'assureur endéans les trois jours de la réception de la nouvelle. Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire toute diligence pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises à leur destination.

Celles-ci restent couvertes par l'assurance jusqu'à leur déchargement final et l'assureur est tenu du remboursement de tous les frais qui ont été exposés pour sauver les marchandises: frais de manipulation, d'emmagasinage, fret supplémentaire, etc.

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle s'il est prouvé que l'assuré ou l'assureur ont dû être informés de la perte ou de l'arrivée. L'assuré ou l'assureur en défaut doit payer à l'autre partie une somme égale au double de la prime convenue.

OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR :

L'obligation essentielle de l'assureur est d'indemniser l'assuré du préjudice subi dans tous les cas prévus par le contrat.

Sauf stipulations conventionnelles dérogatoires, l'assurance maritime couvre toutes pertes ou dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de navire, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer, entendant par là tous dommages causés par la mer ou survenus en mer.

L'assurance maritime couvre encore la baraterie du patron, c'est à dire toutes les fautes lourdes ou intentionnelles commises par le capitaine ou l'équipage.

L'assureur est tenu de rembourser à l'assuré les frais exposés par celui-ci pour atténuer le sinistre qui a atteint la chose assurée.

DOMMAGES NON COUVERTS PAR L'ASSURANCE MARITIME :

Les dommages causés par le fait et la faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs ne sont pas à la charge des assureurs.

Sauf stipulation conventionnelle contraire, l'assureur est exonéré du paiement de l'indemnité si le dommage est imputable à la faute même légère de l'assuré.

Les faits de l'assuré qui exonèrent l'assureur sont, notamment, le changement de route, de voyage ou de navire ordonné par l'assuré. Dans tous ces cas, la prime reste acquise à l'assureur s'il a commencé à courir les risques.

Les dommages qui trouvent leur origine dans le vice propre de la chose assurée ne sont pas à charge de l'assureur, sauf stipulation contraire.

On entend par vice propre, la détérioration à laquelle une chose est sujette de par sa nature même.

L'assuré a l'obligation de signaler à l'assureur si la marchandise assurée est sujette à vice propre.

Sauf stipulation contraire, les risques de guerre ne sont pas couverts par l'assurance maritime. Dans ce cas même, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage. Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra. Avant l'arrivée du navire dans un port d'escale ou de relâche, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, jusqu'à preuve du contraire.

Dès que l'assurance est résiliée par suite de la survenance d'un fait de guerre, les assureurs des risques de

guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués aux autres assureurs pour les risques ordinaires.

RECOURS DE L'ASSURE CONTRE L'ASSUREUR :

En cas de survenance d'un sinistre couvert par une police d'assurance, l'assuré a le droit de réclamer à l'assureur le paiement de l'indemnité convenue. L'assuré doit prouver que le sinistre des conséquences duquel il réclame réparation, est couvert par l'assurance. Cette preuve peut être établie par toutes voies de droit.

DETERMINATION DU MONTANT DE L'INDEMNITE :

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires.

L'estimation des corps, quille, agrès et apparaux d'un navire est établie sur leur valeur au jour où les risques ont commencé.

Celle des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent est faite d'après leur valeur au lieu et au temps où les risques ont commencé.

Pour faire l'estimation des choses assurées et du montant de la dépréciation, l'on recourt à l'expertise.

Même si la police d'assurance contient une évaluation, celle-ci peut toujours être revisée par une expertise faite à la demande de l'assureur.

Toutefois, la valeur agréée lie irrévocablement les parties si elle a été estimée par expert au moment de la conclusion de l'assurance. Il en est de même si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré; aucune autre justification n'est alors nécessaire.

Dans le cas où aucune expertise préalable et contradictoire n'a déterminé la valeur agréée de la chose assurée, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré s'il est démontré

que l'assuré a, par dol ou fraude, exagéré l'évaluation de la chose assurée. Quant à l'assureur, il peut conserver les primes convenues.

Si l'assuré a agi de bonne foi, l'assurance est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées.

L'ACTION EN DELAISSEMENT.

En règle générale, le propriétaire d'une chose assurée contre les fortunes de mer obtient réparation du préjudice subi à la suite d'un sinistre en recevant paiement de l'indemnité prévue au contrat.

Le montant qui est ainsi alloué lui permettra de réparer la chose avariée ou de compenser la diminution de son patrimoine consécutive au sinistre.

La loi prévoit cependant des cas de sinistres majeurs où ce mode de règlement de l'indemnité peut être remplacé par un autre : le délaissement.

L'assuré abandonne alors à l'assureur la propriété de la chose avariée qui a fait l'objet de l'assurance, en échange de quoi l'assuré reçoit l'indemnité convenue.

Des cas autorisés de délaissement.

Le délaissement des choses assurées peut être fait en cas :

— de prise;
— de naufrage;
— d'échouement avec bris;
— d'innavigabilité par fortune de mer;
— d'arrêt d'une puissance étrangère;
— de perte ou détérioration des choses assurées si elle atteint au moins les trois quarts;
— d'arrêt de la part du gouvernement, après le commencement du voyage;
— d'absence de nouvelles (à l'expiration de six mois ou d'un an à compter du jour du départ du navire ou de celui auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues,

selon qu'il s'agit d'un petit voyage ou d'un voyage au long cours) ; sont réputés voyages au long cours ceux qui se font au-delà des limites suivantes : 30° de latitude sud ou 72° de latitude nord; 15° de longitude ouest du méridien de Paris ou 44° de longitude est.

Temps auquel le délaissement peut être fait.

Le délaissement ne peut être fait avant le commencement du voyage.

Le délaissement doit être dénoncé aux assureurs dans les délais suivants à compter du jour où la nouvelle de la perte a été reçue :

— six mois, si la perte est arrivée aux ports ou côtes d'Europe, celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée;

— un an, si la perte est arrivée en Afrique en-deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en-deçà du cap Horn;

— dix-huit mois, si la perte est arrivée dans les autres parties du monde.

Passé ces délais, le délaissement ne peut plus être fait.

Formalités.

L'assuré doit satisfaire à différentes conditions pour faire le délaissement :

1) il doit signifier à l'assureur, endéans les trois jours de leur réception les avis qu'il reçoit relativement aux pertes survenues;

2) il est tenu, en cas de délaissement, de déclarer toutes les assurances qui, à sa connaissance, couvrent la chose assurée;

3) il doit faire un délaissement total, subordonné à aucune condition;

4) il doit justifier envers l'assureur de la valeur des choses délaissées et de la perte.

Si l'assureur et l'assuré ne se mettent pas d'accord sur le délaissement, l'assuré peut, en même temps qu'il signifie à l'assureur les pertes survenues, faire le délaissement en sommant l'assureur de payer la somme assurée. Il peut l'y contraindre par voie d'action judiciaire.

Le délaissement transfère à l'assureur la propriété de la chose assurée. Il est irrévocable et doit être inscrit au registre du conservateur des hypothèques pour être opposable aux tiers.

RESILIATION DE L'ASSURANCE MARITIME :

L'assurance est annulée et l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, la moitié de la prime et au maximum ½% de la somme assurée si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré.

Dans tous les cas où le contrat d'assurance est annulé en tout ou en partie, l'assureur peut, si l'assuré a agi de bonne foi, conserver la moitié de la prime et au maximum ½% de la somme assurée soit pour le tout, soit pour la partie pour laquelle il n'a pas couru de risque.

DE L'ASSISTANCE.

Principe - Conditions - Montant de l'indemnité - Paiement de l'indemnité - Des épaves - Distinction entre l'assistance et le sauvetage - Clause « no cure no pay ».

PRINCIPE :

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers de prêter assistance à toute personne même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Cette obligation est d'ordre humanitaire et a fait l'objet d'une convention internationale.

En Belgique, cette obligation a été introduite dans le Code pénal et disciplinaire pour la marine marchande et la pêche maritime et sanctionnée par des peines d'emprisonnement et d'amende.

CONDITIONS A L'ALLOCATION D'UNE INDEMNITE D'ASSISTANCE :

L'assistance procurée en mer à une personne en danger de se perdre est gratuite. L'assistant ne peut réclamer la rémunération de ses services. Il en va autrement en cas d'assistance prêtée à un navire et à sa cargaison. Dans ce cas, l'assistant a droit à une récompense pécuniaire. Pour que celle-ci soit due, plusieurs conditions sont requises :

1) il faut que le navire assisté se soit trouvé en détresse ou dans une situation périlleuse. C'est une question de fait laissée éventuellement à l'appréciation du juge;
2) l'assistance doit avoir eu un résultat utile; aucune rémunération n'est due si le secours presté reste sans résultat utile;
3) l'assistant ne peut pas imposer ses services; si ceux-ci sont prestés malgré l'opposition formelle de l'assisté, il ne peut être réclamé de rémunération. La loi porte « n'ont droit à une rémunération les personnes qui ont

pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru » ;

4) il faut que l'assistant ne soit pas déjà tenu, en vertu d'un contrat antérieur, de prester ses services.

Ainsi l'équipage d'un navire ne pourrait réclamer une indemnité d'assistance pour avoir fourni un travail particulièrement laborieux ou difficile pour sortir le navire d'une situation périlleuse. Mais ce même équipage a droit à une indemnité d'assistance s'il a fourni une aide utile après la résiliation du contrat d'engagement maritime, même pour cause de force majeure (à la suite de naufrage, par exemple).

De même, le propriétaire d'un remorqueur déjà sous contrat de remorquage avec un capitaine de navire peut réclamer une indemnité si, indépendamment des obligations qui lui incombaient du chef de remorquage, il a, par des travaux extraordinaires, fourni une assistance utile au navire en danger de se perdre. Il faut que ces services exceptionnels ne puissent être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

MONTANT DE L'INDEMNITE D'ASSISTANCE :

Le montant de l'indemnité d'assistance peut être fixé de commun accord par l'assistant et l'assisté, soit au moment où l'assistance est prestée, soit après l'assistance.

Nonobstant l'accord préalable et formel des parties avant la prestation de l'assistance, l'assisté et l'assistant peuvent toujours demander en justice la révision du montant de l'indemnité convenu et le faire fixer par le Tribunal.

Pour la détermination de l'indemnité à allouer à l'assistant, il y a lieu de prendre pour base :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les

sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) en second lieu, la valeur des choses sauvées. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition entre les sauveteurs et entre le propriétaire des choses sauvées, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées, mais les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire et de la cargaison.

DU PAIEMENT DE L'INDEMNITE D'ASSISTANCE :

L'indemnité allouée à l'assistant est due par le propriétaire du navire et de la cargaison au prorata du bénéfice retiré par chacun de l'assistance prestée. Ce sera question d'espèce.

Répétons ici qu'il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées. Cependant, les sauveteurs de personnes qui ont opéré parallèlement aux sauveteurs de biens (navire ou cargaison) pourront bénéficier de l'indemnité allouée à ces derniers pour une quote-part qui sera déterminée, dans chaque cas, par le juge.

Question d'espèce encore que celle de savoir comment doit être répartie l'indemnité d'assistance entre ceux qui y ont collaboré. L'armateur, à raison de l'utilisation de son navire et des risques courus, et les membres de l'équipage

recevront une part qui sera déterminée par les tribunaux eu égard aux mérites de chacun.

Le droit de l'équipage à une quote-part de l'indemnité d'assistance allouée au navire à bord duquel il est en service, est expressément reconnu par la loi sur le contrat d'engagement maritime.

DES EPAVES :

Celui qui a recueilli des épaves doit les restituer au propriétaire qui peut les revendiquer pendant un délai de trois ans.

Le détenteur de l'épave peut réclamer une indemnité s'il en est le sauveteur. S'il l'a acquise lui-même dans une foire, dans un marché public ou d'un marchand habitué au commerce de choses pareilles, il peut réclamer le prix déboursé, au propriétaire qui revendique l'épave.

Il en est ainsi aussi bien des épaves recueillies en pleine mer que de celles trouvées dans les eaux territoriales ou sur la côte.

DISTINCTION ENTRE L'ASSISTANCE ET LE SAUVETAGE :

On dit que l'aide prestée par un tiers constitue un sauvetage lorsqu'elle s'applique à un navire abandonné par son équipage ou dont celui-ci n'a plus la direction. Lorsque l'équipage n'a pas quitté le navire sans esprit de retour, il y a assistance si l'équipage ne s'est éloigné que momentanément, pour aller chercher du secours, par exemple.

Au point de vue juridique, cette distinction n'a pas d'importance, mais elle en a au point de vue du montant à allouer à titre d'indemnité.

CLAUSE « NO CURE NO PAY » :

Cette clause fréquemment insérée dans les contrats d'assistance produit les effets suivants : si le sauveteur échoue dans sa tentative, il ne peut rien réclamer pour la

rémunération de ses services ni pour le remboursement de ses frais et débours.

Mais le sauveteur peut aussi abandonner sa tentative, sans être responsable des suites de cet abandon pour le navire assisté.

Si, au contraire, le sauveteur obtient un résultat favorable, il touchera l'indemnité convenue pour le cas de réussite ou celle qui sera fixée par le juge.

DU PRET A LA GROSSE.

Définition - Conditions - Modalités.

DEFINITION :

Le prêt à la grosse est le prêt consenti au capitaine pour subvenir à des besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison et dont le remboursement ne peut être réclamé si les choses sur lesquelles le prêt a eu lieu périssent par cas fortuit ou barateric du patron. Le contrat stipule un intérêt spécial appelé profit, en compensation des grands risques courus par le prêteur. Ce contrat n'est plus guère usité.

CONDITIONS :

Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer.

Il doit être autorisé, en Belgique, par le Tribunal de Commerce ou, à défaut, par le juge de paix; à l'étranger, par le consul ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

MODALITES :

Le prêt à la grosse peut être consenti sur la totalité ou sur une partie déterminée du corps et de la quille du navire, des agrès et apparaux, de l'armement et des victuailles, du chargement et du fret.

En cas de perte totale de la chose sur laquelle le prêt à la grosse a été consenti, le prêteur ne peut réclamer le remboursement du prêt, si la perte est due à un cas fortuit ou à la barateric de patron. Si la perte, résultant de naufrage, n'est que partielle, le prêteur est remboursé à concurrence de la valeur des choses sauvées, déduction faite des frais de sauvetage.

Le prêteur à la grosse n'a plus aucun privilège sur le navire affecté au contrat.

Le risque couru par le prêteur de n'être que partiellement ou point du tout remboursé entraîne pour l'emprunteur l'obligation de payer en plus de l'intérêt normal sur le capital emprunté, une indemnité spéciale appelée profit.

LES VENTES MARITIMES.

Observations - Généralités - Vente CIF - Vente FOB - Vente par navire à désigner.

OBSERVATIONS :

Cette matière ne rentre pas strictement dans le cadre du droit maritime proprement dit, mais ses attaches avec les dispositions de ce droit sont suffisamment étroites pour que nous estimions utile de compléter les notions de droit maritime ébauchées dans cet ouvrage par un exposé succinct des principes qui régissent ces ventes spéciales, dites maritimes.

GENERALITES :

L'organisation économique actuelle est telle que peu de produits ne font pas l'objet de transactions entre acheteurs et vendeurs habitant des endroits éloignés l'un de l'autre. Presque toutes les marchandises sont aptes à supporter des parcours maritimes avant d'être livrées à des acheteurs ou à des consommateurs d'outre-mer.

Mais cette facilité avec laquelle s'effectuent les transports des choses par mer n'empêche pas que les rapports nés entre acheteurs et vendeurs à l'occasion de leurs transactions en sont rendus sensiblement plus complexes. Cela se conçoit puisque les risques auxquels sont exposées les marchandises voyageant par mer sont nombreux et sérieux : avaries de toutes espèces, perte totale, manquants, retards, dévalorisation au cours de la traversée, etc.

Cette considération jointe à l'ampleur des transactions aboutissant à l'expédition de marchandises par mer fait qu'il s'est formé par l'usage des variétés bien spéciales de ventes, appelées ventes maritimes.

La plus usuelle de ces ventes est la vente CIF ou CAF.

LA VENTE C I F :

Signification juridique.

CIF ou CAF sont respectivement les initiales des trois mots anglais cost, insurance, freight et des mots français, coût, assurance, fret.

Une vente CIF ou CAF est donc celle qui comporte, outre la livraison d'une marchandise, son transport maritime jusqu'au port indiqué et son assurance pour couvrir les risques habituels du transport.

C'est la réunion de ces trois éléments : prix de la chose, transport, assurance, qui constitue la caractéristique nécessaire, indispensable de cette espèce particulière de vente.

Le vendeur CIF est donc obligé, conventionnellement, de fournir, pour le prix global qui a été fixé : une marchandise, une police constatant le contrat d'assurance et un connaissement donnant droit à la délivrance de la marchandise au port de destination et constatant, en même temps, le contrat de transport par mer.

Il en résulte que la vente CIF ou CAF apparaît comme une convention aux termes de laquelle l'acheteur s'engage à payer un certain prix pour lequel, d'autre part, le vendeur s'oblige à livrer une marchandise, la police d'assurance et le connaissement y relatifs.

L'acheteur qui contracte CIF ou CAF trouve à ce mode d'engagement des avantages incontestables : pour un prix déterminé, il sait que la marchandise qu'il a achetée lui sera livrée au port fixé de commun accord sans qu'il doive intervenir au contrat de transport et d'assurance. Cela lui évite des difficultés très réelles puisqu'en général, l'éloignement des ports d'embarquement et de destination rendrait malaisé la conclusion de ces contrats par l'acheteur lui-même.

En outre, ce dernier sera mis en possession du connaissement et de la police d'assurance bien avant l'arrivée de la marchandise et comme ces documents sont habituel-

lement transmissibles par tradition ou par endossement, l'acheteur pourra effectuer des opérations de revente, de mise en gage ou de spéculation sans attendre d'avoir la possession réelle de la marchandise.

Le vendeur CIF y trouve son compte également : il a droit au paiement du prix convenu, à la présentation des documents à l'acheteur, quel que soit le sort du transport maritime après l'embarquement de la marchandise vendue.

L'obligation qu'il a assumée de contracter une assurance et un transport maritime n'est pas, pour lui, malaisée, puisqu'il est sur place.

Toutefois la vente CIF n'offre pas que des avantages pour l'acheteur; celui-ci court encore certains risques malgré la police d'assurance. Car celle-ci contient des franchises nombreuses qui jointes aux clauses d'exonération insérées dans les connaissements, peuvent amener l'acheteur à devoir supporter personnellement certains risques et les dommages éventuels qui en résultent.

D'autre part, l'acheteur CIF doit payer le prix convenu contre remise des documents, donc avant d'avoir pu vérifier l'état de la marchandise. Une désagréation ultérieure est toujours possible, mais l'acheteur aura la charge de prouver que la non-conformité de la marchandise livrée est antérieure à l'embarquement.

Puisque la vente CIF porte à la fois sur une marchandise et sur des documents, les obligations des parties sont relatives à ces deux points.

Obligations du vendeur relatives à la marchandise.

Rappelons que dans le contrat de vente, le vendeur s'oblige à livrer une chose à l'acheteur et que la propriété de la chose vendue est transférée à l'acheteur par le seul consentement des parties. Mais ceci n'est vrai que si la chose vendue est un corps certain; sinon, la propriété n'est transférée qu'au moment où la chose vendue est individualisée.

Lorsque les parties sont présentes au même endroit, l'individualisation est généralement aisée, mais elle ne l'est pas lorsque les parties contractantes résident en des lieux souvent éloignés l'un de l'autre, comme en matière de vente CIF.

Dans cette espèce de vente, la détermination ou l'individualisation s'opère par la mise à bord de la marchandise vendue.

C'est à ce moment que la propriété passe du vendeur à l'acheteur.

Cette considération est grosse de conséquences puisqu'à partir du moment où l'acheteur est devenu propriétaire de la marchandise, il supporte les risques que court celle-ci. Pour couvrir ces risques au moins partiellement, un contrat d'assurance est conclu.

Le vendeur doit livrer la chose vendue à l'acheteur, c'est-à-dire lui en transférer la possession. Comment s'opère ce transfert de la possession dans la vente CIF ? Par la mise à bord comme pour le transfert de propriété, au port d'embarquement. Celui-ci peut être indiqué au moment de la vente ; s'il n'en a pas été question, ce port doit être l'un des plus rapprochés du lieu d'origine de la marchandise vendue.

Un autre élément important de la vente CIF est l'époque de l'embarquement. Si l'acheteur la connaît, il peut calculer approximativement l'époque de l'arrivée à destination.

Si l'embarquement est stipulé « tel mois », le vendeur satisfait à son obligation en chargeant pendant ce mois, peu importe que ce soit le premier ou le dernier jour du mois.

Si l'embarquement est stipulé « prompt », le vendeur dispose d'un délai de vingt et un jours à partir de la vente.

L'embarquement doit se faire endéans les huit jours à compter de la vente s'il a été convenu «immédiat ».

L'embarquement dans le délai convenu est essentiel au contrat de vente CIF. L'inexécution de cette obligation

par le vendeur justifie, dans le chef de l'acheteur, une demande en résiliation.

La marchandise embarquée et délivrée par le vendeur doit, évidemment, être conforme à celle convenue, tant sous le rapport de la quantité que de la qualité.

La preuve de la délivrance et celle de la date à laquelle elle a eu lieu résultent du connaissement signé par le capitaine, l'armateur ou son agent, remis au vendeur et transmis par celui-ci à l'acheteur. Si ce dernier réussit à prouver que le connaissement a été antidaté, il peut poursuivre la résiliation de la vente.

Quant à la quantité embarquée par le vendeur au port de charge, elle doit être mentionnée au connaissement par le capitaine, sauf si ce dernier se trouve dans l'impossibilité d'en faire la vérification.

L'acheteur qui serait victime d'une collusion du vendeur et du capitaine et qui prétendrait que la quantité renseignée au connaissement est supérieure à celle réellement embarquée, aurait à en faire la preuve, ce qui lui serait fort difficile.

Obligations du vendeur relatives aux documents.

Les documents que le vendeur CIF doit délivrer à l'acheteur comprennent : le connaissement qui constate le contrat de transport maritime et qui constitue le titre donnant droit à la délivrance de la marchandise, et la police d'assurance.

Le transfert de la propriété et de la possession de ces documents s'opère par leur remise à l'acheteur, opération appelée couramment « présentation des documents ». Leur délivrance doit s'effectuer au domicile de l'acheteur. Celui-ci, en effet, a contracté CIF ou CAF pour être déchargé des opérations de transport et d'assurance, et l'effet visé serait fortement contrarié si l'on obligeait l'acheteur à prendre livraison des documents chez le vendeur, dont le domicile est, en pratique, très éloigné de celui de l'acheteur.

Le vendeur peut envoyer les documents à l'acheteur par la poste mais en agissant ainsi, le vendeur se dessaisit des titres donnant droit à la délivraison de la marchandise et éventuellement aussi au paiement des dommages subis par elle en cours de voyage.

Aussi est-il plus prudent de remettre les documents à un banquier qui les envoie à son correspondant au lieu de présentation, en lui enjoignant de ne remettre les documents à l'acheteur que contre paiement du prix ou acceptation d'une traite.

En l'absence de stipulation relative à l'époque de la délivrance des documents par le vendeur à l'acheteur, le vendeur doit les délivrer dans un délai normal que les tribunaux apprécieront en tenant compte du temps nécessaire au vendeur pour se les procurer et de celui requis pour leur expédition au domicile de l'acheteur.

Quel connaissement le vendeur doit-il fournir à l'acheteur pour s'acquitter de son obligation? Les connaissements indiquent habituellement de nombreuses clauses d'exonération en sorte que les droits des porteurs de ces titres se réduisent à peu de chose. Cette situation a été modifiée par la nouvelle législation belge sur la matière, qui limite les clauses d'exonération licites.

Néanmoins, tout en respectant les nouvelles prescriptions légales, deux connaissements relatifs à des transports similaires peuvent encore différer sensiblement l'un de l'autre. De quelle espèce doit être celui dont la délivrance incombe au vendeur CIF?

Celui-ci est tenu de délivrer à l'acheteur un document d'usage courant. C'est une question de fait dont la solution dépend des usages du port d'embarquement, relativement à la marchandise à transporter, au voyage à effectuer, etc.

Le connaissement nominatif n'étant pas d'usage courant, un tel document présenté par le vendeur justifierait un refus de la part de l'acheteur qui serait en droit d'exiger un connaissement à ordre ou au porteur.

Le connaissement « received for shipment » ne constitue pas non plus un document libérant le vendeur de son obligation.

De même que le connaissement, la police d'assurance délivrée par le vendeur doit être conclue aux conditions habituelles en vigueur au port d'embarquement, à l'époque du chargement, eu égard à la marchandise chargée et au voyage à effectuer.

Enfin, le vendeur doit remettre à l'acheteur une facture qui énonce les conditions de vente. Mais cette obligation est commune à toutes les ventes commerciales et non particulière aux ventes CIF.

Les obligations de l'acheteur CIF.

Dans tout contrat de vente, l'acheteur souscrit à l'obligation de prendre livraison de la chose et d'en payer le prix.

Appliqué à la vente CIF, ce principe entraîne pour l'acheteur l'obligation de prendre réception de la marchandise et des documents et d'en payer le prix.

Les documents sont livrés au domicile de l'acheteur; si celui-ci en prend réception et si, dans un délai raisonnable, il ne formule aucune protestation sur leur non-conformité aux conditions convenues, il est sensé les avoir agréés et des protestations ultérieures seraient non-avenues pour cause de tardiveté.

L'acheteur doit payer le prix, évidemment, mais il ne doit le faire que si le vendeur lui délivre à la fois la marchandise vendue et les documents y afférents; si le vendeur a accordé un délai de paiement, l'acheteur est tenu d'accepter la traite qui lui est présentée en échange des documents. Ceci est certainement au désavantage de l'acheteur.

En effet, devant payer avant de recevoir les documents, il ne pourra vérifier la marchandise qu'après en avoir acquitté le prix.

Ce n'est que dans des cas exceptionnels que l'acheteur pourra réclamer au sujet de la marchandise avant de l'avoir

payée, lorsque, par exemple, il résulte des documents eux-mêmes que la marchandise n'est pas conforme. Ce cas est peu fréquent.

LA VENTE F O B :

La vente CIF n'est pas la seule espèce de vente maritime. Une autre très communément usitée aussi, est la vente FOB, c'est à dire franco à bord ou free on board.

Il n'a guère paru d'études doctrinales sur ce sujet. Il faut pour solutionner les difficultés qui se présentent, s'appuyer sur les articles du Code Civil relatifs à la vente et tenir un large compte des usages. Mais ceux-ci mêmes ne sont pas codifiés; leur étude est malaisée pour celui qui tend à en faire la synthèse.

En outre, ils varient souvent d'un port à l'autre. Un élément important est la jurisprudence, mais celle-ci se ressent aussi de l'instabilité des usages.

Principes généraux.

Il va sans dire que les principes généraux relatifs à la vente s'appliquent aussi à la vente FOB.

En prenant à la lettre l'expression FOB, on croirait qu'une vente FOB entraînât pour le vendeur l'obligation de mettre la marchandise dans le navire même.

Les usages contreviennent presque toujours à cette interprétation littérale et limitent l'obligation du vendeur à livrer la marchandise dans le périmètre du navire « sous palan » et sur la « pierre bleue du quai ».

Les différences d'avec une vente pure et simple découlent de l'obligation spéciale à laquelle s'engage le vendeur FOB en stipulant qu'il transportera la marchandise vendue jusqu'au quai d'embarquement. Le vendeur FOB s'engage à fournir la marchandise convenue et à transporter celle-ci jusqu'au port de charge. Le prix de ce transport est pour le compte du vendeur. Tandis qu'en matière de vente CIF ou CAF le vendeur doit fournir trois choses : une marchandise, le fret jusqu'au port de débarquement et la police

d'assurance, le vendeur FOB lui fournit deux choses : une marchandise et le transport de celle-ci par fer ou par eau jusqu'au port d'embarquement.

Les obligations du vendeur FOB comportent en moins le fret maritime et l'assurance. Ce n'est pas la seule différence, d'ailleurs, entre ces deux variétés de ventes maritimes.

Transmission de la propriété de la chose vendue.

Par application des principes généraux, il faut distinguer selon que la chose vendue FOB est un corps certain (c'est-à-dire une chose individuellement déterminée lors de la vente) ou une chose déterminée seulement dans son genre.

Dans le premier cas, la propriété est transférée dès que les parties ont exprimé leur consentement au contrat de vente. Ajoutons que la vente FOB d'un corps certain n'est pas fréquente.

Presque toujours on vend FOB des marchandises déterminées seulement par leur genre et, dans ce cas, la chose vendue devient la propriété exclusive de l'acheteur dès l'instant où elle est prise en charge par les engins du bord et mise en cale.

C'est avant cette opération que l'acheteur FOB doit agréer la marchandise. L'acheteur FOB ne peut plus la refuser une fois qu'elle est à bord, si ce n'est à raison d'un vice caché, c'est à dire celui dont on ne peut se convaincre que par une analyse chimique ou par l'emploi de la marchandise.

Hormis ce cas, l'agréation de la marchandise vendue FOB doit se faire à quai, sur la pierre bleue ou à l'ouverture des panneaux d'écoutille des allèges.

Transmission des risques.

Si la chose vendue est un corps certain, les risques passent à l'acheteur dès le moment où la vente est conclue.

Si la chose vendue est déterminée seulement dans son genre, les risques sont au compte du vendeur FOB qui a l'obligation de conserver la marchandise jusqu'à la mise à bord, et plus exactement jusqu'au moment où elle est prise en charge par les engins de levage.

A partir de ce moment, la marchandise voyage aux risques de l'acheteur FOB.

Prix.

Le prix de vente FOB comprend la valeur de la chose et le prix du transport terrestre ou fluvial jusqu'au port d'embarquement.

Les modalités du paiement sont fixées par les parties.

Cependant, il a été jugé qu'une vente stipulée FOB est en réalité une vente contre documents quand il a été convenu que l'acheteur paiera, même par traite acceptée, contre laissez-suivre de la marchandise. Dans ce cas, l'acheteur doit payer avant d'avoir vu la marchandise.

Obligations du vendeur.

Le vendeur doit — conformément aux principes généraux — délivrer la chose vendue, à l'époque convenue, quantité et qualité comme stipulé, garantir l'acheteur contre toute revendication légitime de tiers et contre les vices cachés.

Mais il doit délivrer la chose vendue, non pas à son domicile mais au port d'embarquement qui a été convenu entre parties et il doit supporter les frais de transport jusqu'à cet endroit et les risques du transport (sauf à exercer éventuellement un recours contre le transporteur).

Cette délivrance doit être opérée à la date prévue; le vendeur doit suivre les instructions de l'acheteur ou de son mandataire pour les opérations de chargement proprement dit.

Obligations de l'acheteur.

Les deux principales obligations habituelles de l'acheteur comprennent le paiement du prix et la réception de la marchandise.

En matière de vente FOB, la prise en réception présente cette particularité que l'acheteur FOB, souvent domicilié loin du port d'embarquement, doit nécessairement désigner dans ce port un mandataire qui aura pour mission, entre autres, de fournir au vendeur toutes les indications utiles quant à la date de l'embarquement, au nom et à l'emplacement du navire et d'agréer la marchandise aux lieu et place de l'acheteur lui-même.

Les relations entre acheteurs et vendeurs FOB et leurs mandataires respectifs au port de chargement ont donné lieu à pas mal de controverses qui ne sont pas toutes vidées.

Les agents de fret et les metteurs à bord sont des mandataires salariés et comme tels, ils répondent envers leurs mandants des fautes, même légères, commises dans l'exécution du mandat qui leur a été confié.

C'est ainsi notamment qu'il a été jugé que les mandataires de l'acheteur au port d'embarquement commettent une faute en faisant venir la marchandise à quai, sans être certains de pouvoir l'embarquer dans un délai rapproché.

Inversément, les instructions d'embarquement passées par l'acheteur au vendeur FOB pour faire arriver la marchandise au port de charge doivent laisser au vendeur un temps suffisant pour régler le transport et la délivrance de la marchandise.

Par contre, il a aussi été décidé qu'en l'absence d'instructions spéciales, les mandataires de l'acheteur FOB n'ont pas l'obligation de veiller la marchandise.

Interprétation du terme FOB par la Chambre de Commerce Internationale.

Dans une circulaire relative à la définition des termes commerciaux, il est écrit :

Le vendeur FOB doit :

1) assurer à ses frais le transport de la marchandise au port désigné;
2) assurer la mise à bord de la marchandise et en assumer les frais :
   a) les frais d'arrimage sont généralement à charge du navire, c'est-à-dire de l'acheteur qui contracte le fret;
   b) les droits de port et autres droits afférents au navire sont également à charge du navire;
3) fournir le connaissement d'usage, document qui peut être remplacé par un « mate's receipt » ou un reçu de bord;
4) répondre des pertes et/ou dommages jusqu'à ce que la marchandise ait été mise à bord.

L'acheteur FOB doit :

1) affréter un bateau ou retenir l'espace nécessaire à bord d'un bateau; prévenir le vendeur de la date où le fret sera disponible pour que le vendeur soit à même d'effectuer le chargement dans le délai prévu par le contrat;
2) répondre des pertes et/ou dommages survenant postérieurement à la mise à bord;
3) payer suivant les dispositions de la législation.

Usages d'Anvers.

La Fédération Maritime d'Anvers a déterminé dans une de ses circulaires, qu'en principe la marchandise doit être livrée sous palan; c'est une obligation du vendeur FOB. Le même organisme a toutefois exprimé qu'en pratique, vu la situation résultant de l'encombrement des quais, l'application rigide de ce principe ne serait pas exigée. Il a décidé que les arrimeurs ne peuvent en aucun cas être tenus d'enlever les marchandises déposées sur une partie de quai autre que celle comprise entre l'avant et l'arrière du navire, jamais au-delà de la profondeur du hangar; et lorsqu'il se trouve une voie ferrée sous la dernière travée du hangar, pas au-delà de cette voie ferrée. Quant à la distance à la-

quelle la marchandise doit être enlevée par les arrimeurs, ce point doit être réglé par des conventions particulières entre les intéressés à cause de la grande diversité dans les dimensions et dispositions des hangars et des quais.

Controverses - Frais de rapprochement.

Il arrive assez fréquemment que le mandataire de l'acheteur FOB au port d'embarquement a transmis au vendeur FOB toutes les indications utiles en vue de faire arriver les marchandises au port de charge en précisant le nom du navire, son emplacement, la date du chargement, et que, de son côté, le vendeur a suivi ces instructions mais que des circonstances imprévues décident l'administration des chemins de fer ou l'administration du port à empêcher les wagons d'être placés à l'endroit pour lequel ils étaient destinés.

Il en résulte la nécessité de décharger les wagons à l'écart du navire, avec la conséquence qu'un camionnage ou des frais de rapprochement deviennent nécessaires pour amener la marchandise le long du navire qui doit la charger.

La question se pose alors de savoir à qui incombent ces frais supplémentaires? A l'acheteur ou au vendeur FOB?

La question est controversée. Car s'il est exact de dire que le vendeur FOB ne remplit ses obligations qu'en présentant la marchandise le long du bord, il n'en est pas moins vrai que ces frais de rapprochement découlent souvent de circonstances de force majeure dont le vendeur ne peut pas être tenu responsable.

Livraison ex-allège.

Il devient d'un usage courant que les livraisons FOB se font ex-allège. Si l'allège transportant la marchandise à transborder doit séjourner au port de charge en attendant l'arrivée du navire et si celui-ci est en retard sur l'horaire prévu qui avait servi de base aux calculs de l'acheteur FOB, il va en résulter des frais de surestaries. Celles-ci doivent-

elles être supportées par l'acheteur ou par le vendeur? La question est controversée dans le même sens que celle des frais de rapprochement dont il est traité ci-dessus.

LA VENTE PAR NAVIRE DESIGNE OU A DESIGNER.

Une autre variété de vente maritime — beaucoup moins fréquente que les ventes CIF ou FOB — est la vente par navire désigné ou à désigner.

Dans ce cas, les marchandises qui doivent être transportées par mer sont vendues à la condition qu'elles arrivent heureusement et dans un certain délai au port de destination.

Si les marchandises périssent au cours du transport, le vendeur perd le droit de réclamer le paiement du prix de vente. C'est le risque qu'il court. Par contre, il est délié de ses obligations par cet événement et il ne peut être tenu de payer à l'acheteur des dommages-intérêts pour défaut de livraison ou pour retard.

Signification de l'expression « heureuse arrivée du navire ».

On discute la question de savoir s'il faut entendre par l'expression « heureuse arrivée du navire », le déchargement de la marchandise à l'état sain, hors du navire nommément désigné par le vendeur, ou bien si l'arrivée des marchandises intactes à destination, même à bord d'un autre navire que celui primitivement désigné, constitue l'accomplissement des obligations du vendeur.

Il semble que la seconde interprétation doive l'emporter comme étant plus conforme à l'intention des parties.

Désignation du navire.

La simple indication dans le contrat de vente maritime de la mention « sauf bonne arrivée du navire » expose l'acheteur à subir de graves abus qui pourraient être commis par le vendeur.

La désignation du navire — disent Lyon Caen et Renault — empêche les fraudes de la part du vendeur et restreint les risques courus par l'acheteur. Grâce à cette désignation, il n'est pas possible au vendeur de dissimuler l'arrivée des marchandises à destination.

En outre, le vendeur qui a fait venir des marchandises par plusieurs navires ne peut, pour se dispenser de livrer, prétendre à son gré que les marchandises qu'il voulait livrer à l'acheteur étaient précisément chargées sur celui des navires qui a péri.

La désignation du navire peut — selon les circonstances et les conventions des parties — être faite dans la vente même ou être remise à une date ultérieure. Dans le second cas, les parties fixent le délai dans lequel la désignation doit être faite.

Si le navire est renseigné dans ce délai, l'obligation est exécutée.

Le vendeur, en cas de retard ou de défaut de livraison n'a pas de dommages-intérêts à payer, si ce retard ou ce défaut de livraison provient d'un accident de mer et il n'est pas tenu d'expédier d'autres marchandises à l'acheteur.

Il faut seulement que les marchandises aient été expédiées dans les délais et les conditions convenus.

Quand la désignation du navire n'a pas lieu dans le délai fixé, le vendeur n'a pas rempli l'obligation qui lui incombait.

La condition défaillante était suspensive. L'acheteur seul peut invoquer la défaillance de cette condition pour réclamer soit l'exécution, soit la résolution de la vente.

Le plus souvent, le vendeur désigne le navire sur lequel sont chargés les marchandises, sans donner aucune indication quant à la date du départ du navire.

Parfois la date du départ est déclarée en même temps qu'est faite la désignation du navire; il y a alors là une

condition de la vente. Si le navire ne part pas à l'époque fixée, la condition a défailli et l'acheteur a les mêmes droits qu'au cas de non désignation du navire dans le délai convenu. Ces droits lui appartiennent, quelle que soit la date de l'arrivée au port de destination (Lyon Caen et Renault).

TABLE DES MATIÈRES

Définition 9
Législation maritime belge 9

PREMIERE PARTIE : LE NAVIRE.

Généralités.

Définition 10
Caractère juridique 11
Nationalité 12
Jaugeage 12
Individualisation des navires 13
Immatriculation 14
Inscription 14

Loi sur la sécurité des navires.

Objet 16
Applicabilité 16
Permis de navigation 17
Surveillance des navires 18
Arrêt des navires 18
Nationalité de l'équipage 19
Dispositions pénales 20

L'Abordage.

Définition 22
Nombre d'abordages 23
Espèce d'abordages 24
L'action d'abordage 25
Responsabilité du capitaine et des officiers ... 27
Règlement sur la navigation 27
Interprétation des règlements sur la navigation 28
Commandements de barre 33

DEUXIEME PARTIE :

LE PERSONNEL MARITIME.

Objet 34
Définition 34
Composition de l'équipage 35

Régime administratif

Observation 37
Rôle de la marine 37
Servitudes militaires 38
Régime électoral et civil 38
L'absence 39

Régime disciplinaire et pénal

Généralités 42
Droit pénal commun 42
Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande 43
Fautes de discipline: 43
Peines disciplinaires 44
Juridiction en matière de discipline 44
Procédure en matière de discipline 45
Prescription des fautes disciplinaires 46
Délits maritimes : 46
Peines correctionnelles 47
Juridiction en matière de délits maritimes ... 47
Procédure en matière de délits maritimes ... 48
Prescription des délits maritimes 49
Crimes maritimes: 49
Peines criminelles 49
Juridiction en matière de crimes maritimes ... 49
Procédure en matière de crimes maritimes ... 49
Prescription des crimes maritimes 50

Droit disciplinaire professionnel :

Notion 51
Compétence du Conseil d'Enquête maritime ... 51
Siège du Conseil d'Enquête maritime 52
Composition du Conseil d'Enquête maritime ... 53
Procédure 53
Sanctions 55
Recours contre les décisions du Conseil d'Enquête 55
Révision 55
Réhabilitation 56

Jurisprudence du Conseil d'Enquête 56
L'obligation d'assistance 58
La police maritime 59

Condition sociale du marin.

Le contrat d'engagement maritime ... 62
Définition 62
Immatriculation des marins 63
Livret de marin 63
Le recrutement 64
L'enrôlement 65
Définition et conditions générales du contrat d'engagement maritime 67
Droits et obligations du marin 68
Présence à bord 68
Travail 68
Interdiction de charger des marchandises ... 70
Obligations de l'armateur 70
Composition de l'équipage 70
Nourriture 71
Logis 72
Récriminations 72
Pertes d'effets 72
Rétribution du personnel 73
Modes de rémunération 73
Rémunération au profit ou au fret 73
Rémunération au voyage ou au mois 74
Paiement des gages en cas de naufrage 74
Paiement des gages en cas de prise de saisie-arrêt ou d'innavigabilité 75
Indemnités en cas de rupture du contrat due à l'armateur 76
Paiement des gages aux ayants-droit 76
Paiement des gages en cas de changement de fonctions 77
Indemnité en cas d'assistance 77
De la suspension et de la rétention des gages ... 77
De la liquidation et du paiement des gages ... 78
Des avances et délégations 79

De la saisie des gages et effets des marins ... 80
Privilège des gages des marins 81
Du rapatriement des marins 81
Des maladies et blessures des marins 82
De la fin et de la résiliation du contrat d'engagement 84
Le Conseil des prud'hommes marins 86
Ressort 86
Compétence 86
Procédure 87
Critique 88
Jurisprudence 88
Enrôlement des indigènes de la colonie du Congo 89
Conseil professionnel de la marine marchande 89
Comité paritaire du recrutement maritime ... 90
Contrôle des vivres à bord des navires belges 91
L'œuvre de la conférence internationale du travail en matière maritime 91

La réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer.

Généralités 93
Applicabilité 93
Déclaration d'accident 95
Juridiction 96
Prescription 97
Allocation des indemnités 97
Montant des indemnités en cas d'accident 98
Soins médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et hospitaliers 98
Appareils de prothèse et d'orthopédie 98
Choix du médecin, du pharmacien et du service hospitalier 99
Montant des indemnités en cas de décès 99
Règlement des indemnités en cas de décès ... 101
Calcul du salaire moyen 101
Paiement des indemnités 102
Prescription 102

Réparation intégrale du préjudice subi par la victime d'un accident 102
La caisse commune de la marine marchande ... 103

L'Assurance contre la vieillesse et le décès prématuré, la maladie et l'invalidité.

Institution 104
Applicabilité 104
Ressources de la caisse 104
Contributions des affiliés et des armateurs ... 104
Perception des retenues et versements 105
Responsabilité du capitaine et de l'armateur ... 105
Procédure 106
Assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré 106
Commission d'appel 107
Assurance contre la maladie 107
Assurance contre l'invalidité 107
Caisse belge d'assistance aux gens de mer ... 108

Les organisations syndicales et professionnelles.

Observations 109
Le Collège Royal Maritime Belge 109
L'Union des officiers de la Marine Marchande 110
Le syndicat des marins 111

Du Capitaine.

Définition 112
Statut juridique du capitaine de navire 112
Nature du contrat 112
Contrat d'engagement du capitaine 112
Caractères des fonctions du capitaine 113
Résiliation du contrat d'engagement du capitaine 114
Juridiction compétente 117
Pouvoirs et devoirs du capitaine 117
Principe 117
Droits et devoirs au port d'attache 117
Livres de bord 119
Obligations du capitaine au départ 119

Droits et obligations en cours de voyage 120
Obligations au port de retour 122
Responsabilité du capitaine : 123
Responsabilité civile 123
Responsabilité pénale 124
Responsabilité disciplinaire 124

Des Pilotes.

Observations 125
Organisation du pilotage 125
Responsabilité civile 126
Responsabilité pénale 127
Responsabilité disciplinaire 127
Responsabilité de l'Etat et de l'armateur 128

Des Officiers radio-télégraphistes.

Généralités 129
Portée de la signature du rôle d'équipage ... 129

TROISIEME PARTIE :

LES ACTES DE COMMERCE MARITIME.

Des Armements.

Définition 133
Armateur-propriétaire 133
Armateur-gérant 133
L'affréteur-armateur 134
Agents maritimes 134
Courtiers de navires 135
Clause d'adresse 136
Consignataire 136

De la propriété des navires.

Modes d'acquisition des navires 137
Acquisition de navires par l'effet des obligations 137
Construction à l'économie 138
Acquisition de la propriété par prescription ... 138
Acquisition de la propriété par prise 138
Acquisition de la propriété par délaissement ... 138
Propriété indivise 139
Forme du contrat d'achat du navire 139

Des privilèges.

Notion 141
Enumération des privilèges 141
Concours de privilèges 143
Etendue des privilèges 143
Causes d'extinction 144

L'hypothèque maritime.

Définition 146
Principes généraux 146
Formalités 146
Droits des créanciers hypothécaires en cas de détérioration ou de perte du navire grevé 147

Responsabilité des propriétaires de navire.

Principes 149
Responsabilité des faits du capitaine et de l'équipage 149
Limitation et exonération de la responsabilité des propriétaires de navire 150
Nomenclature des créances autorisant la limitation de responsabilité 151
Portée de la limitation de responsabilité 151
Responsabilité personnelle de l'armateur 152
Créances de l'équipage 152
Etendue de la responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles 153
Limitation de la responsabilité de l'Etat 153
Détermination de l'objet de l'abandon 153
Limitation de responsabilité par colis transporté 154
Exonération de responsabilité du propriétaire de navire 155

De l'affrètement.

Définition 156
Preuve du contrat 156
Des différents modes d'affrètement 156
Obligations du fréteur 157
Obligations générales de l'affréteur 159
Du chargement: 159

Permis d'embarquement 159
Réception du chargement par le capitaine ... 160
Reçu d'embarquement 160
Arrimage et fardage 160

Du connaissement.

Définition 162
Délivrance 162
Mentions obligatoires 162
Rédaction 163
Force probante 164
Transmission 164
Clauses d'exonération 164
L'Harter Act 168
Droits du porteur du connaissement 169
Obligations du porteur du connaissement ... 169
Le connaissement direct 169

Du voyage.

Obligations du capitaine 170

Du déchargement.

Lieu du déchargement 171
Destinataire 172

Des staries et surestaries.

Principe 173
Calcul du délai de starie 173
Interruption du délai de starie 174
Division de la starie entre les différents destinataires 175
Des surestaries 175
Formalités 175
Taux des surestaries 176
Du débiteur des surestaries 176
Contrestaries 176
Despatch money 176

Du fret.

Règlement du fret 177
Du paiement du fret si la marchandise n'arrive pas à destination 177

Du paiement du fret en cas de réexpédition ... 178
Du paiement du fret en cas d'avarie commune ... 178
Du paiement du fret en cas d'avaries à la cargaison 178
Du paiement du fret en cas de retirement de la marchandise 178
Du paiement du fret en cas d'interdiction du commerce 179
Du paiement du fret en cas de blocus du port de destination 179
Privilège du capitaine pour le paiement du fret 179

Des avaries particulières et communes.

Définition 181
Distinction 181
Des avaries particulières 181
Des avaries communes 182

De la résiliation du contrat d'affrètement.

De l'inexécution due à l'affréteur 185

Du transport des passagers.

Définition 187
Obligations du transporteur 187
Obligations du passager 188
Responsabilité de l'armateur 189
De la résiliation du contrat avant le départ ... 189
Du débarquement avant l'arrivée à destination 190
De l'interruption du voyage pour cause de réparations 190
Embarquement clandestin de passagers 191

Des assurances maritimes.

Généralités 192
Définition 192
Principes généraux 192
Objet de l'assurance maritime 193
Obligations de l'assuré 194
Obligations de l'assureur 195

Dommages non couverts par l'assurance maritime 196
Recours de l'assuré contre l'assureur 197
Détermination du montant de l'indemnité ... 197
L'action en délaissement 198
Résiliation de l'assurance maritime 200

De l'assistance.

Principe 201
Conditions 201
Montant de l'indemnité 202
Paiement de l'indemnité 203
Des épaves 204
Distinction entre l'assistance et le sauvetage ... 204
Clause « no cure no pay » 204

Du prêt à la grosse.

Définition 206
Conditions 206
Modalités 206

Des ventes maritimes.

Observations 208
Généralités 208

La vente CIF.

Signification juridique 209
Obligations du vendeur relatives à la marchandise 210
Obligations du vendeur relatives aux documents 212
Obligations de l'acheteur 214

La vente FOB.

Principes généraux 215
Transmission de la propriété de la chose vendue 216
Transmission des risques 216
Prix 217
Obligations du vendeur 217
Obligations de l'acheteur 218

Interprétation du terme « FOB » par la chambre de commerce internationale 218
Usages d'Anvers 219
Controverses — Frais de rapprochement 220
Livraison ex-allège 220

La vente par navire désigné ou à désigner.

Signification de l'expression « heureuse arrivée du navire » 221
Désignation du navire 221

TABLE ALPHABÉTIQUE

(Les numéros renvoient aux pages)

Abandon 151, 152, 153.
Abordage 22 et s.
Absence 39, 96.
Accident 93 et s.
Achat 137, 139.
Acheteur 214, 218.
Acte de naissance 114
Acte de décès 114.
Affrètement 156 et s.
Affréteur 134, 159.
Agents 134.
Amende 20, 42 et s.
Armateur 133.
Armement 133 et s.
Arrêt du navire 18.
Arrimage 160.
Assistance 58, 201 et s.
Assurance 104 et s., 192 et s.
Assuré 194.
Assureur 195.
Avances 79.
Avarie commune 178, 181, 182, 183.
Avarie particulière 181.
Ayants-droit 76.
Blessure 82, 153.
Blocus 179.
Brouillard 29.
Caisse 103, 108.
Cancelling clause 157.
Capitaine 105, 112 et s., 149.
Caractère 11, 113.
Chargement 159.
Charte-partie 156.
Clause 136, 182, 204.
Clandestin 191.
Code 43.
Colis 154.
Collège 109.
Collision 28 et s.
Comité 90.
Commandement 33.
Commerce 133 et s.
Commissaire 42 et s., 59 et s.
Compétence 51, 86.
Composition 53, 70.
Compte 122.
Concours 143.
Conférence 91.
Connaissement 162 et s.
Conseil d'Enquête 51 et s.
Conseil de prud'hommes 86 et s.
Conseil professionnel 89.
Consignataire 136.
Construction 138.
Contrat d'engagement 62 et s.
Contrestarie 176.
Contribution 104, 183.
Contrôle 91.
Copropriétaires 139.
Courtiers 135.
Créances 151, 152.
Créancier 147.
Crime 49.
Débarquement 190.
Décès 114.
Déchargement 171.
Destinataire 172.
Déclaration 95.
Délai 95, 174.
Délaissement 138, 198 et s.
Délégation 79.
Délit 46.
Départ 119.
Despatch-money 176.
Discipline 43, 51 et s.
Document 212.
Dommages 196.
Droit pénal commun, 42.
Droit pénal spécial 43.
Droit disciplinaire, 51.
Embarquement clandestin, 191.
Emprisonnement 20, 42 et s.

Engagement 64, 112.
Enrôlement 65, 89.
Epave, 204.
Exonération 150, 155, 164 et s.
Extinction 144.
Fardage 160.
Fret 177.
Fréteur 157.
Gérant 133.
Harter Act 168.
Hypothèque 146 et s.
Immatriculation 14, 63.
Indemnité 76, 77, 97, 99, 102, 197, 201 et s.
Individualisation 13.
Inexécution 185.
Innavigabilité 75.
Inscription 14.
Interdiction 70, 179.
Interprétation 28 et s.
Interruption 190.
Invalidité 104.
Jaugeage 12.
Juridiction 44, 47, 49, 96, 117.
Jurisprudence 28 et s., 56 et s. 88.
Législation 9.
Limitation 150 et s.
Liquidation 78.
Livraison 220.
Livre 119.
Livret 63.
Logis 72.
Maladie 82, 83, 104.
Marchandise 210.
Mention 162.
Montant 197, 202.
Mort 153.
Naissance 114.
Nationalité 12, 19.
Navire 10.
Nourriture, 71.
Organisation 109, 125.
Paiement 74, 177, 179, 203.
Passager 187, 188.
Peine 44, 47, 49.
Permis 17, 159.
Personnel 34.
Perte 72, 147.
Pilote 125 et s.
Police 59.
Pouvoir 117.
Prescription 46, 49, 50, 97, 102, 138.
Présence 68.
Prêt 206, 207.
Prise 75, 138.
Privilège 81, 141 et s., 179.
Procédure 45, 48, 49, 53, 87, 106
Propriété 137, 139, 216.
Rapatriement 81.
Rapprochement 220.
Recours 55, 183, 197.
Recrutement 64.
Récrimination 72.
Réexpédition 178.
Règlement 27 et s., 184.
Régime administratif 37.
Régime électoral 38.
Régime disciplinaire et pénal 42.
Réhabilitation 56.
Rémunération 73 et s.
Réparation 102.
Résiliation 84 et s., 114, 185, 189, 200.
Responsabilité 27, 123, 126, 127, 128, 149, 152, 153, 154, 155, 189.
Retirement 178.
Revision 55.
Risque 216.
Rôle 37, 129.
Saisie 75, 80.
Salaire 101.
Sanction 51 et s.
Sauvetage 204.
Sécurité 16.
Servitudes 38.
Siège 52.
Soins 98, 167 et s.
Starie 173 et s.

Statut 112.
Surestaries 173 et s.
Surveillance 18.
Suspension 77.
Syndicat 111.
Télégraphiste, 129.
Transmission, 164.
Transporteur 187.
Travail 68.
Union 110.
Vendeur 210 et s., 217.
Vente 208 et s.
Vente CIF 209 et s.
Vente FOB 215 et s.
Vente par navire à désigner 221 et s.
Vieillesse 104.
Voyage 120, 170.