

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 17 MAI 1927

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, chargée d'examiner le Projet de Loi portant réglementation du Contrat d'engagement maritime.

(Voir le n° 236 (session de 1925-1926) du Sénat.)

Présents : MM. ROSIER, président; BOSSUYT, FRAITURE, HIGGUET, SEGERS, THIEBAUT, TOCH, le vicomte VILAIN XIII (Adrien), le vicomte VILAIN XIII (Georges) et DENS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

L'opinion publique de notre pays semble porter un intérêt croissant aux choses de la mer. Ce ne sont plus seulement les populations de la côte ou de nos ports de mer qui tournent leurs regards vers la marine marchande, mais c'est toute la Belgique qui se rend compte des bienfaits durables que cette industrie apporte dans le développement d'un pays, qui, comme le nôtre, occupe dans le monde une situation économique importante et pour qui l'exportation est une nécessité vitale.

La Belgique se doit de seconder cet intérêt porté à notre armement par l'adoption d'une politique mûrement réfléchie et bien déterminée en faveur de la marine marchande. Le Conseil supérieur de la Marine, consulté par le Gouvernement, a tracé les directives de cette politique et votre Commission exprime l'espoir que le Gouvernement pourra bientôt soumettre les projets de loi nécessaires aux Chambres législatives.

Mais, parallèlement à cet effort, la Belgique ne peut négliger de doter cette marine marchande, qui, dans l'intérêt de notre population entière, devrait être plus imposante et plus répandue dans

le monde que ce n'est le cas en ce moment, d'une législation complète, formant un tout harmonieux, destinée en ordre principal à éviter les frictions, les malentendus, les interprétations abusives, qui tant sur le terrain social que sur le terrain purement commercial sont si préjudiciables, par leurs conséquences matérielles et morales, à la bonne marche des affaires et, partant, à l'économie générale.

Le Projet de loi, qui a été examiné par votre Commission, n'est qu'une fraction de cette législation. Il est complété par le projet de loi qui a été déposé sur le Code disciplinaire et pénal dont le vote est essentiel si l'on veut que les dispositions du projet de loi sur le contrat d'engagement puissent sortir leur effet.

L'Exposé des Motifs donne les raisons, qui militent en faveur du dépôt de deux projets de loi séparés en un domaine où, par suite de la matière spéciale du contrat d'engagement, il est difficile de dissocier l'exécution du contrat des sanctions pour son inexécution.

La Commission s'est ralliée à cette procédure. Elle considère en effet comme essentiel, pour assurer précisément le développement paisible et harmonieux de notre marine marchande, que non seulement les intéressés, mais aussi le

public souvent peu averti, sachent que nous nous trouvons ici dans un domaine tout spécial, où la libre volonté des parties est subordonnée à des nécessités d'ordre public, auxquelles elles ne peuvent en conséquence se soustraire et qui tout en leur assurant des droits certains, leur imposent des devoirs restrictifs de l'usage de la liberté.

Si la séparation en deux textes du droit contractuel et du droit répressif en matière du contrat d'engagement peut conduire à une meilleure compréhension du caractère spécial du contrat d'engagement, les inconvénients qui pourraient résulter de leur examen et de leur adoption séparés seraient amplement compensés.

Le contrat d'engagement maritime dans toutes ses manifestations est le fruit d'une lente évolution des usages suivis dans la navigation maritime, usages qui furent d'ailleurs codifiés et furent même le premier exemple du droit international. Les inventions les plus modernes, les transformations de la vie sociale n'ont pu enlever à ce contrat certains caractères, parce que le génie des hommes ne pouvait malgré tout empêcher que le transport par mer ne fût dépendant des éléments et que le navire ne conservât ses caractéristiques intrinsèques qui font de tous ceux qui se trouvent à son bord une communauté détachée sur une parcelle du sol national.

Le projet qui nous est soumis reflète cette situation en revêtant du caractère d'ordre public la plupart des dispositions du titre II consacré au contrat d'engagement proprement dit.

Pour le surplus, les dispositions du projet de loi sont reprises du Code de commerce actuel, de règlements existants et même d'usages reconnus. Elles ont presque toutes été amplifiées à la lumière de l'expérience, ce qui évitera des divergences d'interprétation. Dans ce même but, certaines dispositions précisent des notions qui jusqu'à présent ont pu donner lieu à controverse.

Elles sont en outre le fruit, ainsi que le constate l'Exposé des Motifs, de con-

sultations avec les armateurs et les gens de mer, par l'intermédiaire du Conseil professionnel de la marine marchande et d'un travail très approfondi de la part des membres du Conseil supérieur de la Marine.

L'article 1^{er} du Projet de loi donne les définitions.

Le titre I^{er} relatif aux dispositions générales reprend d'abord les dispositions qui règlent actuellement déjà l'immatriculation des marins et établit pour le reste une distinction très nette entre deux opérations souvent confondues; le recrutement et l'enrôlement.

De même, en rejetant dans le titre I^{er} tout ce qui est relatif au rôle d'équipage et en consacrant spécialement le titre II au contrat d'engagement, a-t-on très heureusement mis en lumière le caractère spécial de ce contrat qui n'est parfait, à raison de l'intérêt que lui porte l'ordre public, que par l'intervention d'un représentant de l'autorité : le Commissaire maritime ou le Consul.

En règle générale, il est procédé actuellement à l'enrôlement des équipages des navires belges dans les bureaux du Commissariat maritime ou du Consulat. Cette pratique est consacrée par l'article 13 du projet de loi. Mais, l'on ne peut ignorer que les navires circulent dans toutes les mers, visitent de nombreux ports et rencontrent des situations très variées. Il faut, en conséquence, tout en spécifiant en quels endroits l'enrôlement peut s'effectuer, éviter l'écueil d'édicter des dispositions qui ne pourraient pas être appliquées dans tous les cas.

Une autre alternative est donc offerte. C'est l'enrôlement à bord. Dans la pratique l'on y a rarement recours, malgré la liberté laissée au capitaine à ce sujet. Votre Commission propose de ne pas restreindre cette liberté et de supprimer dans le deuxième alinéa de l'article 13 le mot « exceptionnellement ».

Nous avons donc l'honneur de vous proposer de l'amender en ce sens.

Ni le Commissaire maritime, ni le Consul, ne peuvent d'après l'article 24, donner force de loi au contrat d'engage-

ment s'il contient des stipulations contraires aux dispositions déclarées d'ordre public par l'article 23 de la loi.

Leur intervention constitue donc une mesure très importante de sauvegarde, non seulement des intérêts particuliers des participants à l'expédition maritime, mais aussi des intérêts généraux du pays.

Le chapitre II du titre II est consacré aux droits et obligations du marin en ce qui concerne plus spécialement l'exécution de son service à bord.

Le chapitre III traite des obligations de l'armateur.

Si le marin, dès son embarquement, est soumis à l'autorité supérieure du capitaine, celui-ci ne pourrait cependant l'empêcher de se mettre en rapport avec les représentants de l'autorité publique, s'il avait quelque plainte à formuler quant à l'exécution du contrat d'engagement. A côté d'autres garanties données au marin, celle-ci lui sera des plus précieuses.

Plus de trente articles sont consacrés aux gages : toutes ces dispositions sont d'ordre public.

Pour tous ceux qui sont quelque peu avertis des choses de la mer, ce luxe n'étonnera pas : à côté des différents systèmes de rémunérations, il faut tenir compte des multiples aléas de la navigation maritime qui peuvent modifier à chaque instant la situation juridique des parties par suite de la nature *sui generis* du contrat, elle-même, fonction d'une part de l'expédition maritime, d'autre part de l'ordre public.

Si le marin court avec l'armateur les aléas de l'expédition maritime, il en retire aussi les avantages particuliers comme par exemple en cas de sauvetage et reçoit d'autre part certains dédommagements qui diminuent notablement cet aléa. Ainsi, la perte d'effets est à charge de l'armateur (art. 44), de même lorsque le voyage est interrompu ou n'a pu commencer par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit (art. 52), le marin reçoit une indemnité pour les frais d'équipement qu'il a dû exposer; son chômage en cas de perte par naufrage est compensé (art. 53); si le voyage a été

rompu par un fait ou une faute de l'armateur une indemnité est également prévue (art. 55). Nous en passons d'autres.

Le Projet de loi règle aussi minutieusement la liquidation et le paiement des gages, comme aussi les avances et délégations par lesquelles le marin peut assurer aux siens, pendant qu'il est en mer, les moyens pécuniaires de subvenir à leurs besoins sans devoir attendre la fin de l'expédition. Enfin, des dispositions spéciales ont été prévues en matière de saisie de gages.

De tout temps des garanties spéciales ont été accordées aux marins en matière de maladies et d'accidents survenus au cours de l'expédition maritime. Celles-ci font actuellement l'objet des articles 102 à 105 du Code de commerce qui sont abrogés par l'article 174 du projet qui nous est soumis et remplacé par les articles 78 à 84.

L'article 78 suppose le vote d'une loi sur la réparation des accidents de travail survenus aux gens de mer. Le personnel marin attache une importance d'ordre matériel et d'ordre moral à ce que les armateurs soient mis, en matière de réparations d'accidents de travail, sur le même pied que les industriels terrestres, sous l'empire de la loi du 24 décembre 1903. Les armateurs, de leur côté, ne voient pas sans appréhension cette assimilation, en présence de l'aggravation de charges qu'elle entraînera pour leur industrie.

Le Code de commerce prévoit actuellement, que le marin blessé au service du navire reçoit ses salaires jusqu'à la fin du voyage pour lequel l'engagement a été contracté. Cette disposition est maintenue dans le projet de loi sur le contrat d'engagement maritime (art. 80). Elle sera, en outre, rendue plus onéreuse pour l'armement, par la proposition d'assimiler les maladies vénériennes aux accidents de travail et par celle de restreindre, aux cas ayant un caractère de faute grave, les cas où, par suite de la faute du marin, l'armement est exonéré des charges de la réparation.

Mais à côté des dispositions du Projet de loi que nous examinons, il faut tenir

compte de celles qui seront insérées au projet de loi qui réglera la question de la réparation des accidents de travail survenus aux gens de mer. L'on prévoit en effet, que par ce dernier projet de loi, l'armement devra, à partir du moment où actuellement des obligations en matière de réparation d'accidents de travail cessent complètement, supporter la réparation forfaitaire des accidents, qui est à la base de la loi de 1903 rappelée plus haut, pour remplacer l'intervention, qui se manifeste en ce moment, de la Caisse de secours et de prévoyance pour les marins navigant sous pavillon belge.

Outre l'alourdissement des charges actuelles qui sont maintenues, une nouvelle charge grèverait donc l'armement. De plus, les obligations de l'armement seraient plus étendues que celles de l'industrie terrestre et, de ce chef, plus conséquentes.

Les articles 79 à 84 reprennent les dispositions actuelles du Code de commerce en y apportant les précisions nécessaires dérivant de l'interprétation qui leur a été donnée par la pratique.

Dans le même ordre d'idées le chapitre VI, consacré au rapatriement des marins, reprend les principes dominants du décret du 5 germinal an XII.

Les chapitres consacrés aux garanties et privilèges d'une part, à la fin et la résiliation du contrat d'engagement d'autre part, contiennent des garanties précieuses pour le marin. Ils assurent certains droits à l'armateur qui ont pour but de ne pas mettre l'expédition maritime en péril et lui permettent d'ouvrir, dans certains cas, des actions en dommages-intérêts.

Les mineurs, les femmes mariées, les indigènes du Congo, sont dans des situations qui requièrent des dispositions particulières. Elles font l'objet du chapitre IX qui consacre sa première section au capitaine dont les fonctions et les liens contractuels avec l'armateur ne permettent pas de lui appliquer toutes les dispositions relatives au contrat d'engagement.

L'intérêt principal du titre III, qui traite « Des litiges de la compétence et

de la procédure », réside dans la création de conseils de prud'hommes spéciaux aux marins du commerce, afin d'obvier aux difficultés d'application à cette catégorie de salariés des dispositions régissant les conseils de prud'hommes en général.

L'Exposé des Motifs passe en revue, en détail, quelles étaient ces difficultés qui ne se rencontrent pas dans le cas des marins de la pêche pour lesquels l'intervention des conseils de prud'hommes actuels est de pratique courante.

L'article 120 du projet de loi a résolu d'une façon très heureuse, semble-t-il, la difficulté qui résidait dans l'élection des conseillers prud'hommes.

Il laisse le soin à un arrêté royal de déterminer les conditions de présentations des listes. Votre Commission exprime l'espoir que cet arrêté contiendra les dispositions nécessaires pour assurer à cette présentation une publicité comparable à celle d'élections et que notamment les délais pour les présentations des listes soient suffisamment longs pour permettre à la fraction la plus grande possible des marins effectivement en service d'appuyer la candidature de leur choix.

Avant de terminer, nous tenons à faire remarquer que dans la généralité de ses dispositions, le Projet de loi qui vous est soumis est applicable à la pêche.

Votre Commission vous prie d'accorder votre vote à ce projet, sous bénéfice de l'amendement proposé à l'article 13 et sous la seule réserve que la loi ne pourra entrer en vigueur que le jour de l'entrée en vigueur de la loi sur le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Le Président,
ALF. ROSIER.

Le Rapporteur,
L. DENS.

AMENDEMENT

Supprimer à l'article 13, deuxième alinéa, le mot « exceptionnellement ».