



COMMISSION DE DROIT MARITIME

CINQUIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)
HOMMES D'ÉQUIPAGE



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

CINQUIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION
DU DROIT BELGE DE LA NAVIGATION

Le présent Livre bleu énonce les propositions de la Commission de droit maritime pour la révision du droit belge de la navigation. Ces propositions constituent ensemble l'Ébauche du Code belge de la navigation et ont été soumises à une consultation publique en 2011 et 2012. Bien que le présent texte puisse encore contenir quelques imperfections, nous avons préféré le publier sur www.droitmaritime.be tel qu'il a été présenté lors de la journée d'étude s'y rapportant, sans corrections. Partant des observations reçues et de la concertation avec les intéressés, la Commission de droit maritime peaufinera ensuite l'Ébauche du Code belge de la navigation.

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)

HOMMES D'ÉQUIPAGE

CINQUIÈME LIVRE BLEU
RELATIF A LA RÉVISION
DU DROIT BELGE DE LA NAVIGATION

Rapporteur:
Eric Van Hooydonk

Precies zoals een lichaam, wanneer de ziel het verlaten heeft, geen persoon meer, maar wel een lijk is, zo ook kan een schip, wanneer de kapitein het verlaten heeft, niets anders meer dan een wrak zijn.

(Petit, F., *Beginselen van zeevaartrecht*, Bruxelles, De Toekomst, s.d., 47)

COLOPHON

Eric Van Hooydonk
Cinquième Livre bleu concernant la révision du Droit belge de la navigation
Anvers
Commission de droit maritime
2012

205 pages - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Tous droits réservés. Sous réserve des exceptions formellement prévues par la loi, aucun élément de la présente édition ne peut être reproduit, enregistré dans une base de données automatisée ou publié, de quelque manière que ce soit, sans l'autorisation préalable expresse de l'auteur.

Bien que la présente édition ait été réalisée avec la plus grande rigueur et le plus grand soin, ses auteurs ne peuvent garantir l'absence d'éventuelles erreurs (d'impression), lacunes ou imperfections et n'acceptent aucune responsabilité à cet égard.

Eric Van Hooydonk, Président de la Commission de droit maritime
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Anvers

Service public fédéral Mobilité et Transports, DG Transport maritime
Rue du Progrès 56, B-1210 Bruxelles, bureau 7A03

droitmaritime@mobilite.fgov.be, zeerecht@mobilite.fgov.be
www.droitmaritime.be, www.zeerecht.be

AVANT-PROPOS

L'autorité fédérale a déployé ces dernières années des efforts considérables pour placer la Belgique en tant que nation maritime sur l'échiquier international. Le retour, particulièrement couronné de succès, de la marine marchande belge sous pavillon belge et l'admission de notre pays au sein du Conseil de l'Organisation Maritime Internationale sont allés de pair avec différentes interventions de modernisation de la législation maritime (nouvelle loi sur les épaves, nouvelles lois relatives aux contrats d'engagement maritime pour la pêche en mer et la marine marchande, adhésion au Protocole LLMC et à la Convention Hydrocarbures de soute, nouvelle loi pour la sécurité maritime,...) et avec la ferme conviction que la politique de la Mer du Nord est un domaine politique particulier. Combiné au succès incessant des ports de mer et intérieurs, et aux investissements consentis dans ce domaine, tout ceci révèle une forte dynamique et une grande vitalité dans le secteur portuaire et maritime tant public que privé. Le secteur est et reste incontestablement le moteur de l'économie belge.

Voici quelques années déjà que les travaux préparatoires sont en cours en vue d'une révision intégrale de la Loi belge de la navigation. La Commission royale de Révision du Droit Maritime fondée en 2007 élabore un tout nouveau Code belge de la Navigation. Avec la collaboration de nombreux experts belges et étrangers, un nouveau régime est développé dont l'objectif majeur est de renforcer la compétitivité des entreprises maritimes et portuaires belges, et des prestataires de services maritimes et juridiques. L'actuel droit maritime étant devenu obsolète (la version de base remonte à 1879), une telle révision s'imposait.

Au cours des premiers six mois de 2011, une Ébauche du Code Belge de la Navigation est soumise pour consultation au public. Le présent Livre Bleu est le cinquième d'une collection d'une douzaine de rapports réalisés par la commission de révision. Ces rapports contiennent une analyse critique du régime belge actuel, développé entre autres à la lumière des conventions internationales, des lois en vigueur dans d'autres pays et des intérêts respectifs des acteurs concernés. Sur la base de cette critique fondée, des textes de lois concrets sont proposés, accompagnés d'un commentaire. Je tiens à féliciter la commission de révision pour son sérieux et sa rigueur et pour le résultat impressionnant de son travail.

Je lance un appel urgent à tous les intéressés du secteur maritime, fluvial et portuaire et du monde juridique afin qu'ils prennent activement part à la consultation et contribuent à l'élaboration d'un cadre légal, qui réponde un maximum aux attentes. Sur la base des résultats de la consultation, un avant-projet de loi pourra être présenté aux chambres législatives.

Bruxelles, le 8 février 2011

Etienne Schouppe
Secrétaire d'État à la Mobilité



INTRODUCTION

Le secteur maritime, fluvial et portuaire belge figure parmi les plus importants au monde. Le port maritime d'Anvers est le deuxième d'Europe. Zeebrugge, Gand, Ostende, Bruxelles et Liège remplissent également, chacun pour ce qui est de ses activités propres, un rôle de premier plan en Europe. En ce qui concerne le tonnage, la marine marchande belge figure depuis des années déjà parmi les vingt plus importantes du monde, devant plusieurs grandes nations maritimes européennes. Quant au marché belge des assurances de transport, il figure parmi les quinze plus importants du monde. La Belgique maritime dispose d'un savoir-faire internationalement reconnu dans les domaines hydraulique, nautique, économique et juridique. À l'ère de la mondialisation et des délocalisations, le secteur maritime est plus que jamais la figure de proue de l'économie belge.

En vue du développement futur du secteur de la navigation belge — dit cluster de la navigation belge — la révision du droit maritime belge est une priorité. La Loi maritime belge actuelle — reprise dans le Code de commerce, Livre II — est complètement dépassée par la pratique contemporaine de la navigation et du commerce maritimes et par les législations étrangères.

Le 16 mai 2006, lors d'une journée d'étude à l'Université d'Anvers, qui a suscité un vif intérêt, le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord de l'époque Renaat Landuyt a annoncé une révision en profondeur du droit maritime. Sous son impulsion, et avec le soutien de l'Union Royale des Armateurs Belges, une Équipe restreinte d'Experts de la Loi maritime a entamé fin 2006 la préparation d'une Nouvelle Loi maritime belge. Cette équipe a préparé un Livre Vert qui a permis de soumettre un certain nombre d'idées et de suggestions à une consultation publique.

Par Arrêté Royal du 27 avril 2007, une Commission de Droit Maritime a été créée afin de préparer la révision. Le Secrétaire d'État à la Mobilité Schouppe accorde aujourd'hui, à l'instar du Ministre à la Mobilité Yves Leterme, son soutien au projet. Cette commission est indépendante et tente de tenir compte de tous les intérêts publics et commerciaux qui entrent en jeu afin de trouver un équilibre adéquat. Son objectif majeur est de servir l'intérêt collectif du cluster maritime belge et de renforcer son rayonnement et son attrait sur le plan international.

A l'issue de sérieux travaux préparatoires¹ et d'une consultation avec de nombreux experts, la Commission de Droit Maritime est aujourd'hui en mesure de développer ses constatations et de formuler des propositions concrètes au sujet du volet de droit privé du droit belge de la navigation dans une série de dix rapports, intitulés 'Livres Bleus'. Ces Livres Bleus font actuellement l'objet d'une (seconde) consultation publique.

Le présent Livre Bleu contient quelques dispositions concernant le statut des hommes d'équipage et des commandants, en particulier le contrat d'emploi pour service maritime, les tâches et les pouvoirs des commandants et la responsabilité personnelle des hommes d'équipage.

Au nom de la Commission, j'exprime l'espoir que les rapports seront étudiés avec soin par le secteur de la navigation, le secteur portuaire et le monde juridique, et que des propositions constructives seront formulées afin de corriger les textes où il y a lieu avant de les soumettre aux chambres législatives. La Commission tient à remercier d'ores et déjà de tout cœur tous les participants pour leur aide précieuse.

¹ Les sites internet ont été consultés une dernière fois le 15 janvier 2011. Nous remercions le professeur Dr. P. Taelman et Me C. Clijmans pour leur concertation au sujet des aspects procéduraux et de DIP.

Anvers, le 8 février 2011

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de Droit Maritime



LES LIGNES DE FORCE DU TITRE ‘HOMMES D’ÉQUIPAGE’ DE L’ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

Un examen critique de la législation belge actuelle relative aux contrats de travail maritime dans la marine marchande et la pêche maritime a révélé un besoin pressant d’une meilleure intégration et d’une meilleure coordination avec les autres lois, ainsi que la nécessité d’abroger la Loi sur les contrats d’engagement pour le service de bâtiments de navigation intérieure 1936 (dénommée ci-après ‘Loi contrat d’engagement navigation intérieure 1936’).

La Loi portant réglementation du contrat d’engagement pour la pêche maritime 2003 (dénommée ci-après ‘Loi contrat d’engagement pêche’) et la Loi sur le contrat d’engagement à bord de navires de mer 2007 (dénommé ci-après ‘Loi contrat d’engagement navires de mer 2007’) sont censées répondre, sur le plan du contenu, aux besoins actuels des secteurs concernés. L’adaptation de la Loi contrat d’engagement navires de mer 2007 à la Convention du travail maritime 2006 ayant été préparée, une intégration de ces deux lois au Code belge de la Navigation est souhaitable. Cette intégration devra s’accompagner de l’extraction des deux régimes légaux des réglementations communes aux deux secteurs. Une fois que les dispositions communes auront été adaptées, les dispositions propres à chacun de ces secteurs pourront être reprises dans le nouveau code.

En attendant l’actualisation, le réorganisation et l’intégration, contentons-nous de faire référence, dans le Code belge de la Navigation, aux lois sur les contrats d’engagement actuellement applicables et à la Loi générale sur les contrats de travail 1978 pour ce qui est des contrats de travail maritime sans statut légal spécifique.

Pour la sécurité juridique, les dispositions de modification de la Loi d’introduction préciseront que la Loi générale sur les contrats de travail 1978 ne sera applicable aux contrats de travail maritime régis par une loi spéciale que dans la mesure où lesdites lois en font expressément état.

En ce qui concerne le DIP, il n’y a pour l’heure aucune raison de modifier le caractère impératif de la Loi contrat d’engagement pêche et la Loi contrat d’engagement à bord de navires de mer 2007. En ce qui concerne la navigation fluviale, l’abolition de la Loi contrat d’engagement navigation intérieure 1936, aura pour conséquence que le DIP dans ce secteur devra être complètement régi par le Règlement Rome I.

Il ressort d’une étude des dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine que celles-ci sont complètement dépassées par la pratique de la navigation actuelle et par les lois étrangères, et qu’elles présentent en outre d’importantes lacunes. Les dispositions sont obsolètes et mal structurées, et il manque une description claire des pouvoirs du capitaine, un régime de ses pouvoirs de représentation judiciaire dans les litiges opposant le capitaine et l’armateur, un régime de DIP et un régime du statut des autres commandants à côté du capitaine. Le régime légal archaïque relatif aux documents ou rapports du capitaine est à peine applicable dans la pratique.

Une révision fondamentale du régime existant s’impose dès lors dans l’intérêt de tous, qu’il s’agisse de l’armateur ou du commandant, des parties impliquées dans un procès maritime et leurs conseils, ou encore des magistrats.

Sont entre autres repris dans la présente partie de DIP du Code belge de la Navigation au sujet du commandant :

- un régime de DIP ;
- une qualification générale de la position juridique du commandant ;
- une description générale des tâches du capitaine et autres commandants ;
- un régime du pouvoir de représentation du capitaine ;
- un régime spécifique du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine et de notification des actes de la procédure ;
- un régime de preuve des livres de bord ;
- un régime de dépôt des rapports et un régime de preuve afférent ;
- un régime de prescription approprié.

Le Code belge de la Navigation reprend enfin un régime aussi uniforme que possible en ce qui concerne la responsabilité personnelle des commandants et hommes d'équipage, au lieu de la profusion actuelle de dispositions légales. Dans le nouveau régime, la responsabilité personnelle des hommes d'équipage doit être limitée aux fautes lourdes professionnelles et s'aligner sur le droit commun en matière de travail.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS PAR ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ETAT À LA MOBILITÉ	5
INTRODUCTION PAR ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME	6
LIGNES DE FORCE DU TITRE 'HOMMES D'ÉQUIPAGE' DE L'ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)	8
TABLE DES MATIÈRES	10
ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES	15
ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS	19
1. PLAN GÉNÉRAL	21
A. LA PLACE DANS LE CODE	21
B. MATIÈRES CONCERNÉES	22
2. TRAVAIL MARITIME	24
A. RÉGIME ACTUEL	24
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	24
A.2. APPRÉCIATION	25
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	25
- APERÇU DES PROBLÈMES	25
- DISPERSION DANS TROIS LOIS SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL	25
- VÉTUSTÉ DE LA LOI CONTRAT D'ENGAGEMENT NAVIGATION INTÉRIEURE 1936	38
- MANQUE D'HARMONISATION AVEC D'AUTRES LOIS PERTINENTES	39
- CHAMP D'APPLICATION MATÉRIELLE RESTREINT DES LOIS SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL MARITIME EN VIGUEUR	40
- CONFUSION AU SUJET LA PORTÉE INTERNATIONALE DES LOIS BELGES SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL MARITIME	43
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	46
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	55
- INTRODUCTION	55
- ALLEMAGNE	55
- ANGLETERRE	56
- FRANCE	56
- LUXEMBOURG	58
- PAYS-BAS	58
- AUTRES PAYS	59
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	60
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	60
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	61
E) CONCLUSION	65
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	66
B.1. ARTICLE 5.1. DÉFINITIONS	66
A) TEXTE DE LOI	66
B) COMMENTAIRE	66
	10

B.2. ARTICLE 5.2. DÉROGATIONS	67
A) TEXTE DE LOI	67
B) COMMENTAIRE	68
B.2. ARTICLE 5.3. LOIS APPLICABLES	68
A) TEXTE DE LOI	68
B) COMMENTAIRE	68
3. COMMANDANTS	70
A. RÉGIME ACTUEL	70
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	70
A.2. APPRÉCIATION	74
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	74
- APERÇU DES PROBLÈMES	74
- CARACTÈRE ABSOLUMENT OBSOLÈTE DES DISPOSITIONS DE LA LOI MARITIME	75
- STRUCTURE PEU LOGIQUE ET CONFUSE DE LA LOI MARITIME	77
- ABSENCE DE QUALIFICATION LÉGALE DU STATUT DU CAPITAINE	77
- ABSENCE D'UNE DESCRIPTION CLAIRE DES POUVOIRS DU CAPITAINE	79
- ABSENCE D'UN RÉGIME LÉgal RÉGISSANT LES POUVOIRS DE REPRÉSENTATION JUDICIAIRE DU CAPITAINE	82
- CARACTÈRE OBSOLÈTE DES DISPOSITIONS RELATIVES AUX DOCUMENTS MARITIMES ET FORMALITÉS	89
- ABSENCE D'UN RÉGIME LÉgal RÉGISSANT LES POUVOIRS DE REPRÉSENTATION JUDICIAIRE DU CAPITAINE	100
- ABSENCE D'UN STATUT LÉgal DES AUTRES COMMANDANTS	101
- ABSENCE D'UN RÈGLEMENT DE DIP	102
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	102
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	106
- INTRODUCTION	106
- ALLEMAGNE	106
- ANGLETERRE	116
- FRANCE	118
- LUXEMBOURG	122
- PAYS-BAS	123
- AUTRES PAYS	129
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	136
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	136
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	136
E) CONCLUSION	141
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	142
B.1. ARTICLE 5.1. DÉFINITIONS	142
A) TEXTE DE LOI	142
B) COMMENTAIRE	142
B.2. ARTICLE 5.4. APPLICATION INTERNATIONALE	144
A) TEXTE DE LOI	144
B) COMMENTAIRE	144
B.3. ARTICLE 5.5. AUTRES LOIS	145
A) TEXTE DE LOI	145
B) COMMENTAIRE	145

B.4. ARTICLE 5.6. CLAUSES DÉROGATOIRES	146
A) TEXTE DE LOI	146
B) COMMENTAIRE	147
B.5. ARTICLE 5.7. POSITION JURIDIQUE	148
A) TEXTE DE LOI	148
B) COMMENTAIRE	148
B.6. ARTICLE 5.8. TÂCHES	149
A) TEXTE DE LOI	149
B) COMMENTAIRE	149
B.7. ARTICLE 5.9. REPRÉSENTATION	154
A) TEXTE DE LOI	154
B) COMMENTAIRE	155
B.8. ARTICLE 5.10. REPRÉSENTATION EN JUSTICE	158
A) TEXTE DE LOI	158
B) COMMENTAIRE	159
B.9. ARTICLE 5.11. INFORMATIONS, INSTRUCTIONS ET REDDITION DE COMPTES	160
A) TEXTE DE LOI	160
B) COMMENTAIRE	160
B.10. ARTICLE 5.12. DOCUMENTS ET ACTES DE BORD	161
A) TEXTE DE LOI	161
B) COMMENTAIRE	161
B.11. ARTICLE 5.13. RAPPORTS	162
A) TEXTE DE LOI	162
B) COMMENTAIRE	163
B.12. ARTICLE 5.14. SIGNIFICATIONS	165
A) TEXTE DE LOI	165
B) COMMENTAIRE	165
B.13. ARTICLE 5.15. PRESCRIPTION	168
A) TEXTE DE LOI	168
B) COMMENTAIRE	168
4. RESPONSABILITÉ	169
A. RÉGIME ACTUEL	169
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	169
A.2. APPRÉCIATION	170
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	170
- COEXISTENCE DE DIVERS RÉGIMES LÉGAUX	170
- ANCIENNES RÈGLES EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ MARITIME DE LA LOI MARITIME	170
- RÉGIME SPÉCIFIQUE EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DE LA LOI MARITIME RELATIVE AUX ABORDAGES	172
- RÉFÉRENCE À L'ARTICLE 18 DE LA LOI SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL DANS L'ARTICLE 46, § 4 DE LA LOI MARITIME	173
- RÉGIMES PARTICULIERS DE RESPONSABILITÉ DANS LA LOI CONTRATS D'ENGAGEMENT NAVIGATION INTÉRIEURE 1936	176
- RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ PARTICULIERS DE LA LOI CONTRAT D'ENGAGEMENT DANS LA PÊCHERIE 2003	177

- REPRISE DU STATUT DE DROIT COMMUN EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DES TRAVAILLEURS DANS LA LOI CONTRAT D'ENGAGEMENT À BORD DE NAVIRES DE MER 2007	178
- APPLICABILITÉ DE LA LOI DU 10 FÉVRIER 2003 RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU PERSONNEL DE L'ÉTAT	181
- RESPONSABILITÉ DISCIPLINAIRE ET PÉNALE	182
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	183
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	183
- ALLEMAGNE	183
- ANGLETERRE	184
- FRANCE	184
- LUXEMBOURG	185
- PAYS-BAS	185
- AUTRES PAYS	187
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	187
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	187
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	187
- CHOIX ENTRE DES SCÉNARIOS LÉGISLATIFS ALTERNATIFS	189
E) CONCLUSION	191
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	192
B.1. ARTICLE 5.16. APPLICATION INTERNATIONALE	192
A) TEXTE DE LOI	192
B) COMMENTAIRE	192
B.2. ARTICLE 5.17. AUTRES LOIS	192
A) TEXTE DE LOI	192
B) COMMENTAIRE	193
B.3. ARTICLE 5.18. CLAUSES DÉROGATOIRES ET CONVENTIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL	193
A) TEXTE DE LOI	193
B) COMMENTAIRE	194
B.4. ARTICLE 5.19. RESPONSABILITÉ PERSONNELLE	194
A) TEXTE DE LOI	194
B) COMMENTAIRE	194
B.5. ARTICLE 5.20. RETENUES SUR LA RÉMUNÉRATION	197
A) TEXTE DE LOI	197
B) COMMENTAIRE	197
5. TEXTE DE LOI	198

ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES²

ABDM	Association belge de Droit Maritime
ARMB	Académie Royale de Marine de Belgique
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Bruxelles / Paris, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Paris, Dalloz, 2008
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. et Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Paris, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
Carbone	Carbone, S.M., <i>Conflits de lois en droit maritime</i> , Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010
Cartner-Fiske-Leiter	Cartner, J.A.C., Fiske, R.P. et Leiter, T.L., <i>The international law of the shipmaster</i> , Londres, Informa, 2009
CdA-A	Cour d'appel d'Anvers, quatrième chambre
Cdc	Code de commerce
CDIP	Code du droit international privé
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londres, Financial Times, 1987
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdpijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
CMI	Comité Maritime International
Code disciplinaire et pénal Marine Marchande Pêcheurie maritime	Loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime
Collard	Collard, J., <i>Aperçu de Droit Maritime Belge</i> , Anvers, Reclam, 1931
Convention d'abordage 1910	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 septembre 1910
Convention d'assistance 1989	Convention internationale sur l'assistance, conclue à Londres, le 28 avril 1989
Convention LLMC	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 novembre 1976
Convention NU droit de la mer	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre

² Pour les abréviations non reprises *infra*, voy. Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Malines, Kluwer, 2008, 170 p.

	1982
Convention sur le Travail maritime 2006	Convention internationale sur le Travail maritime, conclue à Genève le 23 février 2006
CRMB	Collège Royal Maritime Belge
DAB Vloot	Dienst met Afzonderlijk Beheer Vloot
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Anvers, A.S.B.L. De Schroef, 1991
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (réd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 1998
De Weerd II	De Weerd, I. (réd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 2003
Décret sur le pilotage	Decr.P.fl. 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port et de maître d'équipage
Dekkers-Verbeke	Dekkers, R. et Verbeke, A., <i>Handboek Burgerlijke Recht</i> , III, Anvers, Intersentia, 2007
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. et Blockx, J., "Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989", <i>RDC</i> 1990, (564)
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Fogarty	Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londres / Singapore, LLP, 2004
Grime	Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 1991
Groenboek (Livre Vert)	Van Hooydonk, E. (éd.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Hennebicq II.I	Hennebicq, L., <i>Principes de Droit Maritime Comparé</i> , II.I, Bruxelles / Paris, Larcier / Pedone, 1910
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
IEL Transport Law	Huybrechts, M. et Van Hooydonk, E. (éds.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, à feuillet mobiles.
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889

Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Bruxelles, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
K.	Wetboek van Koophandel (Pays-Bas)
LMB	Ligue Maritime Belge
Loi Conseil d'enquête maritime	Loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime
Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007	Loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, Titre VI
Loi contrat d'engagement maritime 1928	Loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime
Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936	Loi du 1er avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure
Loi contrat d'engagement pêche	Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur
Loi maritime	Code de Commerce, Livre, Boek II
Loi spéciale réformes institutionnelles	Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles
Loi sur la sécurité des navires	Loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation
Loi sur le pilotage	Loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage de bâtiments de mer
Loi sur les contrats de travail 1978	Loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail
Manca I	Manca, P., <i>International maritime law</i> , Anvers, European Transport Law, 1970
Mankowski	Mankowski, P., <i>Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht</i> , Tübingen, J.C.B. Mohr, 1995
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
Odlm	Ordonnance de la marine
OMCI	Organisation Maritime Internationale
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofdzaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Phillips-Craig	Phillips, N. et Craig, N., <i>Merchant Shipping Act 1995</i> , Londres, LLP, 2001
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Putzeys	Putzeys, J., <i>Droit des transports et droit maritime</i> , Bruxelles, Bruylant, 1993
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , Munich, C.H. Beck, 2000
Règlement d'abordage en mer	Prescriptions jointes au Règlement

	international pour prévenir les abordages en mer, 1972, fait à Londres, le 20 octobre 1972
Règlement de l'Escaut	Traité de Middelburg du 11 janvier 1995 entre la Région flamande, le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant révision du Règlement sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1 et 2, du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatifs au pilotage et à la surveillance commune (Règlement de l'Escaut)
Règlement sur l'inspection maritime	Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime
Règles de La Haye	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, conclue à Bruxelles le 25 août 1924
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Paris, Pedone, 1993
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Paris, Rousseau, 1950
Rodière TGDM ILA	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement</i> , Paris, Dalloz, 1972
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. et du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Paris, Dalloz, 1997
Schoenbaum I	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , I, St. Paul, Thomson West, 2004
SeemG	Seemannsgesetz
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1929
SPF	Service Public Fédéral
Tetley ICOL	Tetley, W., <i>International conflict of laws</i> , Montréal, Blais, 1994
Tilleman LG	Tilleman, B., <i>Lastgeving</i> , Deurne, Kluwer, 1997
Tuja	Tuja, R., <i>Évolution de la condition juridique du capitaine de navire</i> , Paris, L.G.D.J., 1935
TVR	Tijdschrift Vervoer & Recht
URAB	Union royale des Armateurs Belges
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. et Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Bruxelles, Bruylant, 1988
Van Ryn-Heenen RCJB 1967	Van Ryn, J. et Heenen, J., « Examen de jurisprudence (1958 à 1965) », <i>RCJB</i> 1967, 85 e.s.
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Paris, PUF, 1997
Völlmar	Völlmar, H.F.A., <i>Zee- en binnenvaartrecht</i> , Haarlem, H.D. Tjeenk Willink, 1952
Wüstendörfer	Wüstendörfer, <i>Neuzeitliches Seehandelsrecht</i> , Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

Ont collaboré à l'organisation de la consultation publique sur l'Ébauche de Code belge de la navigation (Droit privé) :

Organisateurs

Service Public Fédéral Mobilité et Transport
Commission de Droit Maritime

Partenaires principaux

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal

Association Belge de Droit Maritime

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Union Professionnelle des Arrimeurs et des Entreprises Portuaires d'Anvers
Fédération maritime d'Anvers
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Avocats
Eric Van Hooydonk Avocats
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Royale Association Belge des Assureurs Maritimes
Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises
Nateus
Commission nautique près le Tribunal de Commerce d'Anvers
Ponet & De Vleeschauer
Port Autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Avocats
Verbeke Melis Avocats
Union des Expéditeurs, Logistique et Agents d'Usines d'Anvers
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Avocats

Co-organisateurs

Université de Gand
Institut Maritime
Portius – International and EU Port Law Centre

1. PLAN GÉNÉRAL

A. LA PLACE DANS LE CODE

5.1. Dans le schéma ébauché du Code belge de la Navigation précité³ que nous reprenons ici pour rappel, la place des ‘Hommes d’équipage’ dans le présent Cinquième Livre Bleu est indiquée en italiques :

ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION (2011)

LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Chapitre 2 – Sources

Chapitre 3 – Interprétation

Chapitre 4 – Pouvoirs publics

TITRE 2 – NAVIRES

Chapitre 1 – Statut

Chapitre 2 – Construction navale

Chapitre 3 – Sûretés maritimes

Chapitre 4 – Saisie maritime

Chapitre 5 – Publicité

Chapitre 6 – Navires d’État

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 1 – Copropriété de navires

Chapitre 2 – Agence maritime

Chapitre 3 – Responsabilités

TITRE 4 – HOMMES D’ÉQUIPAGE

Chapitre 1 – Engagement maritime

Chapitre 2 – Commandants

Chapitre 3 – Responsabilité

TITRE 5 – TRANSPORT

Chapitre 1 – Affrètement

Chapitre 2 – Transport

Chapitre 3 – Remorquage et poussage

Chapitre 4 – Manutention

TITRE 6 – INCIDENTS MARITIMES

Chapitre 1 – Abordage

³ Livre Bleu 1, 190-191, n° 1.265-1.266.

B. MATIÈRES CONCERNÉES

5.2. Il convient de consacrer un chapitre séparé du Code belge de la Navigation au statut juridique des commandants, dont les capitaines, et des hommes d'équipage. Le terme 'hommes d'équipage' signifie, dans le contexte de l'Ébauche du Code belge de la Navigation, tout simplement toute personne occupée à bord d'un navire ou liée comme telle par un contrat de travail maritime. Les notions contrat de travail maritime, hommes d'équipage, commandant et capitaine seront expressément définis dans l'Ébauche.

5.3. Le Code belge de la Navigation doit régler les trois aspects suivants du statut juridique des hommes d'équipage sur le plan du droit privé :

- le contrat de travail maritime ;
- le statut du commandant ;
- la responsabilité personnelle du commandant et des hommes d'équipage.

Les questions précitées doivent en outre être abordées dans cet ordre dans le code. Dans la plupart des cas, le contrat de travail entre l'employeur et le travailleur constitue la base commune de leurs relations. En vertu de la loi, le commandant a en outre certains droits et obligations particuliers. Il existe un régime de responsabilité spécifique commun à tous les commandants et hommes d'équipage qui régit les conséquences civiles qu'ils encourent à la suite de fautes commises.

5.4. La responsabilité du propriétaire du navire et de l'armateur pour les fautes commises par les commandants et les hommes d'équipage ne peut faire l'objet de la présente Partie, mais sera abordée au Chapitre 3 du Titre 3 relatif à la responsabilité du propriétaire du navire et de l'armateur, tel que présenté dans le quatrième Livre Bleu.

5.5. Dans la ligne de la systématique générale adoptée, les aspects de droit public de l'engagement d'hommes d'équipage ne seront pas abordés dans la partie consacrée aux aspects de droit privé dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation. Comme indiqué précédemment⁴, la codification du droit public de la navigation sera préparée plus tard. Entre-temps, nous aborderons quelquefois la question dans le présent Livre Bleu.

5.6. Le régime spécifique repris actuellement dans le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et pour la pêche maritime au sujet des passagers clandestins, qui contient aussi quelques règles en matière de responsabilité⁵, relève surtout du droit public de la navigation et ne sera donc pas abordé ici.

5.7. Le régime des pilotes de navires est une matière régionalisée⁶, essentiellement réglée par le décret flamand concernant les pilotes. En revanche, leur responsabilité est régie par l'article 3 bis de la Loi sur les pilotes. Cette question ne sera donc en principe pas abordée dans le Code belge de la Navigation. Nous en reparlerons dans le Livre Bleu relatif à la responsabilité du propriétaire

⁴ Voy. Livre Bleu 1, 37-39, n^{os} 1.16-1.18 et 133-137, n^{os} 1.145-1.153.

⁵ Voy. art. 44-46 Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et pour la pêche maritime.

⁶ Art. 6, § 1, X, premier alinéa, 9^o LSRI ; Cour d'arbitrage n^o 2/97, 16 janvier 1997 (*M.B.* février 1997).

de navires⁷ ; au titre 6 de l'Ébauche, il est fait, conformément à la Convention d'abordage 1910, référence au pilote en ce qui concerne le régime de responsabilité en matière d'abordage⁸.

⁷ Voy. Livre Bleu 4.

⁸ Voy. Livre Bleu 8.

2. TRAVAIL MARITIME

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

5.8. La Loi maritime consacre un chapitre séparé au statut juridique des hommes d'équipage. Le Titre II, intitulé « Des propriétaires de navires et des équipages », contient un Chapitre II « Des équipages » (art. 58-110), à son tour composé d'une Section I^{ère} intitulée « Du capitaine » (art. 58-91), d'une Section II entièrement abrogée « Des matelots et gens de l'équipage » (art. 92-110) et d'une « Disposition commune aux deux sections précédentes » (art. 111)⁹.

Les dispositions spécifiques relatives au capitaine seront citées plus loin dans le présent Livre Bleu¹⁰.

La disposition commune aux capitaines, matelots et gens d'équipage est formulée comme suit :

Article 111

Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

Si, avant le départ du navire, les marchandises indûment chargées n'ont pas été mises à terre, ceux qui les auront fait charger payeront pour les marchandises un fret double de celui qu'ils auraient eu à supporter si elles avaient été chargées avec le consentement des propriétaires, sans préjudice à de plus amples dommages et intérêts, s'il y a lieu.

Lesdites dispositions de la Loi maritime ne régissent donc plus les règles relatives au statut du contrat de travail maritime. Un tel régime avait à l'origine été repris dans la Section précitée « Des matelots et gens de l'équipage », abrogée en même temps que la promulgation de la Loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime¹¹. Ce dernier acte, dénommé ci-après « Loi contrat d'engagement maritime 1928 » a à son tour été abrogé et remplacé par le Titre VI de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail¹², intitulé « Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer ». Ce dernier titre sera dénommé ci-après « Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 ». La loi s'applique aussi en cas de travail à bord de navires de remorquage, de dragage et de sauvetage en mer.¹³

Outre la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, il convient de tenir compte de deux lois spécifiques relatives au travail à bord de navires, à savoir :

- la loi du 1 avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure¹⁴ ;
- la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur¹⁵ ; le travail à bord de navires de pêche

⁹ Au sujet de la division de la Loi maritime, voy. Livre Bleu 1, 199-202, n°s 1.247-1.248.

¹⁰ Voy. *infra*, n° 5.62.

¹¹ M.B. 26 juillet 1928, tel que modifié.

¹² M.B. 23 juillet 2007. Les dispositions sont entrées en vigueur 1^{er} novembre 2007 (art. 1 A.R. 6 novembre 2007 relatif à l'entrée en vigueur du Titre VI de la Loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, M.B. 23 novembre 2007).

¹³ Voy. not. la définition de la notion navire maritime à l'art. 28, 1^o de la loi.

¹⁴ M.B. 16 avril 1936, tel que modifié.

en mer n'est donc *pas* régi par la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 précitée.

Même si le contrat de travail maritime proprement dit n'est plus régi par la Loi maritime, cette loi demeure très importante pour les hommes d'équipage, p. ex. en ce qui concerne les privilèges maritimes (art. 23), la responsabilité (art. 46) et le statut du capitaine (not. art. 58-84). Tous ces régimes seront examinés dans le Livre Bleu, les deux derniers même dans le présent Livre Bleu.

5.9. Les dispositions de lois relatives au contrat de travail maritime et de la Loi maritime doivent également être lues en même temps que les dispositions pertinentes contenues notamment dans le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime¹⁶, la Loi instituant un conseil d'enquête maritime¹⁷ et le Code civil¹⁸.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES PROBLÈMES

5.10. Même si la modernisation de la Loi relative au contrat de travail maritime dans le cadre de la révision du droit belge de la navigation ne peut être qualifiée d'objectif majeur, et qu'une telle modernisation a entre-temps déjà été opérée dans la marine marchande et la pêche maritime par le biais d'initiatives législatives distinctes, quelques graves problèmes, principalement d'ordre technique, se posent toutefois dans le cadre plus large de la recodification du droit de la navigation.

Les problèmes sont les suivants :

- la dispersion dans 3 lois distinctes du droit relatif aux contrats de travail en ce qui concerne le travail à bord de navires ;
- la vétusté de la Loi contrats d'engagement navigation intérieure ;
- l'absence de coordination entre les lois relatives au contrat de travail maritime, d'une part, et la Loi maritime et autres lois pertinentes, d'autre part ;
- la champ d'application restreint des lois sur les contrats de travail maritime ;
- la confusion au sujet du champ d'application international des lois belges sur les contrats de travail maritime.

Examinons ces problèmes un à un.

- DISPERSION DANS TROIS LOIS SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL

5.11. Le premier problème concerne l'éparpillement dans trois actes législatifs différents du régime légal du travail à bord de navires. La Loi contrat d'engagement maritime 1928 a été scindée en deux : la Loi contrat d'engagement pêche et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 ayant provisoirement été maintenue.

¹⁵ M.B. 20 juin 2003, tel que modifié. La loi est en grande partie entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005 (art. 19 A.R. 17 février 2005 en exécution de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, M.B. 7 mars 2005).

¹⁶ Voy. *infra*, n° 5.65.

¹⁷ Voy. *infra*, n° 5.66.

¹⁸ Voy. *infra*, n° 5.67.

La scission entre un régime légal pour la pêche maritime et un pour la marine marchande (et les secteurs apparentés) a été longuement étudiée lors des travaux parlementaires précédant les récentes lois. Ainsi, il avait déjà été prévu, lors des travaux préparatoires de la Loi contrat d'engagement pêche, qu'au cas où la marine marchande repasserait sous pavillon belge, la Loi contrat d'engagement maritime 1928 devrait aussi être appliquée dans ce secteur¹⁹. A la suite de la requête du Conseil d'État visant à justifier la nécessité d'un régime légal pour les travailleurs de la marine marchande dérogeant de la loi entre-temps déjà promulguée portant réglementation du contrat d'engagement pour la pêche maritime et la Loi sur les contrats de travail 1978²⁰, l'Exposé des motifs du projet de Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 donne le commentaire suivant :

Comme c'était déjà le cas avant pour la pêche en mer, il est également nécessaire, pour la marine marchande de supprimer l'actuelle législation de 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime et de la remplacer par un texte de loi contemporain, adapté à la manière de travailler aujourd'hui dans le secteur. Il est superflu d'insister sur le fait que le caractère spécifique du secteur (convention salariale propre, conditions de travail strictes, longue présence en mer, séjour à l'étranger, etc...) justifie l'élaboration d'un cadre législatif à part.

Le fait que les relations de travail dans la pêche maritime et dans la marine marchande seront à présent régies par des lois distinctes se justifie par les différences socio-économiques importantes au sein de ces deux secteurs et qui, sont davantage visibles aujourd'hui que dans le passé. Depuis 1928, la pêche maritime est devenue un secteur restreint par rapport à la marine marchande qui, au cours des dernières 50 années, a été caractérisée par une internationalisation croissante et, parallèlement à celle-ci, un agrandissement important (concernant la taille des bateaux, les marchandises transportées, etc.). Les gains de la pêche maritime dépendent de facteurs environnementaux naturels sur lesquels l'homme a moins de prise : au plan économique la pêche maritime se rapproche du secteur agricole. Au contraire, la marine marchande relève, par nature, du secteur du transport et, plus particulièrement, du transport par mer de biens ou de personnes, la plupart du temps sur de longues distances. La portée économique de ce secteur est d'un tout autre ordre que celle du secteur de la pêche maritime dans son état actuel, la rentabilité de ces deux secteurs est aujourd'hui devenue tout à fait incomparable. Vu les différences économiques importantes entre ces deux secteurs, l'application du principe d'égalité implique maintenant que la réglementation relative au contrat de travail dans la pêche maritime et dans la marine marchande fasse l'objet de lois distinctes. Une tendance identique est d'ailleurs constatée au plan international (O.I.T.) où les relations de travail au sein des deux secteurs sont également régies par des instruments distincts.²¹

Malgré cette explication – et le fait que différentes commissions paritaires étaient compétentes et qu'une nouvelle loi sur les contrats de travail pour la marine marchande s'imposait d'urgence dans le cadre de la réinsertion sous pavillon belge – on ne peut nier que la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 et la Loi contrat d'engagement pêche avaient quantité de points en commun, formulées par ailleurs dans des termes très similaires, voire identiques. Voici une comparaison:

Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007	Loi contrat d'engagement pêche 2003
<i>Art. 29. Toute convention en vertu de laquelle un marin s'engage envers l'armateur, son préposé ou le capitaine à naviguer et servir à bord d'un navire de mer est un contrat d'engagement maritime à bord de navires</i>	<i>Art. 4. Toute convention en vertu de laquelle un marin pêcheur s'engage envers l'armateur ou son préposé à servir à bord d'un navire de pêche au cours d'un voyage en mer de ce navire de pêche est un contrat</i>

¹⁹ *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 33.

²⁰ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 119.

²¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 12-13.

<p><i>de mer, qui est régi par les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.</i></p>	<p><i>d'engagement pour la pêche maritime, qui est régi par les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.</i></p>
<p><i>Art. 30. § 1^{er}. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux contrats d'engagement maritime à bord de navires de mer qui sont conclus, par un marin, même en Belgique, en vue d'un service à bord d'un navire étranger.</i></p> <p><i>§ 2. Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont applicables aux contrats d'engagement maritime à bord de navires de mer belges, quels que soient le lieu où le contrat a été conclu et la nationalité de l'armateur ou du marin.</i></p> <p><i>§ 3. La conclusion d'un contrat d'engagement sur la base de la présente loi entraîne de plein droit l'application des dispositions de celle-ci ainsi que des dispositions du régime de sécurité sociale belge, tel que fixé par l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande pour les marins, quelle que soit la nationalité de l'armateur ou du marin.</i></p>	<p><i>Art. 5. § 1^{er}. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux contrats d'engagement pour la pêche maritime qui sont conclus, même en Belgique, par un marin pêcheur belge en vue d'un service à bord d'un navire étranger.</i></p> <p><i>§ 2. Les dispositions de la présente loi sont applicables au contrat d'engagement pour la pêche maritime à bord de navires de pêche belges, quels que soient le lieu où le contrat a été conclu et la nationalité de l'armateur ou du marin pêcheur.</i></p> <p><i>§ 3. La conclusion d'un contrat d'engagement sur la base de la présente loi entraîne de plein droit l'application des dispositions de celle-ci ainsi que des dispositions du régime de sécurité sociale belge pour les marins pêcheurs, quelle que soit la nationalité de l'armateur ou du marin pêcheur.</i></p>
<p><i>Art. 31. Le marin ne peut conclure un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer que s'il est libre de tout autre engagement maritime à bord de navires de mer.</i></p> <p><i>Le marin est tenu de se soumettre aux dispositions relatives à l'examen médical, telles que fixées par les réglementations en vigueur et doit disposer des certificats d'aptitude à la navigation nécessaires à l'exercice de la fonction convenue.</i></p>	<p><i>Art. 6. § 1^{er}. Les marins pêcheurs qui concluent un contrat d'engagement pour la pêche maritime doivent posséder, dans le cadre de leur profession, une connaissance linguistique suffisante pour pouvoir comprendre tous les ordres et toutes les instructions relatifs au travail à effectuer.</i></p> <p><i>L'armateur ou son préposé qui signe le contrat d'engagement vérifie si le marin pêcheur satisfait à cette condition.</i></p> <p><i>§ 2. Le marin pêcheur ne peut conclure un contrat d'engagement pour la pêche maritime que s'il est libre de tout autre engagement pour la pêche maritime. Il en fournit la preuve par les inscriptions dans le livret du marin pêcheur, et plus particulièrement, par la date de la fin du dernier contrat d'engagement.</i></p> <p><i>§ 3. Avant de pouvoir conclure un premier contrat d'engagement pour la pêche maritime, le marin pêcheur se soumet, chez un médecin agréé par l'Office du contrôle de la navigation, à un examen médical, duquel il doit résulter que son embarquement ne présente aucun danger pour sa propre santé ni pour celle de l'équipage. Le médecin qui a pratiqué l'examen délivre un certificat médical.</i></p> <p><i>Les frais de l'examen sont à charge de l'armateur. Pendant le reste de sa carrière, le marin pêcheur se soumet périodiquement à un examen médical, comme le prévoient les réglementations concernées. Les frais de ces examens périodiques sont également à charge de l'armateur.</i></p> <p><i>§ 4. Au moment de conclure un contrat d'engagement,</i></p>

	<i>l'armateur ou son préposé vérifie si le marin pêcheur possède les certificats d'aptitude à la navigation nécessaires à l'exercice de la fonction convenue à bord du navire. Il vérifie également si le marin pêcheur satisfait à toutes les autres conditions fixées dans la réglementation concernée.</i>
<i>Art. 32 § 1^{er}. Le marin est engagé par l'armateur même, par son préposé ou par le capitaine du navire concerné. Dans ces deux derniers cas, le préposé ou le capitaine doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Sur avis de la commission paritaire pour la marine marchande, le Roi fixe les modalités selon lesquelles le préposé peut justifier de sa qualité. § 2. Le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer ne peut être conclu que par le marin lui-même. Il n'est pas valable s'il est conclu avec l'armateur ou son préposé par une personne interposée. Le marin doit signer personnellement le contrat d'engagement.</i>	<i>Art. 7 § 1^{er} Le marin pêcheur est engagé par l'armateur même ou par son préposé. Dans ce dernier cas, le préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Sur avis de la commission paritaire de la pêche maritime, le Roi fixe les modalités selon lesquelles le préposé peut justifier de sa qualité. § 2. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime ne peut être conclu que par le marin pêcheur lui-même. Il n'est pas valable s'il est conclu avec l'armateur ou son préposé par une personne interposée. Le marin pêcheur doit signer personnellement le contrat d'engagement.</i>
<i>Art. 33. Le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer est conclu pour une durée déterminée et est renouvelable.</i>	<i>Art. 8. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime est conclu pour la durée d'un voyage en mer et est renouvelable. [...]</i>
<i>Art. 34. § 1^{er}. Le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer doit être constaté par écrit et en termes clairs, au plus tard au moment de l'entrée en service du marin.</i>	<i>Art. 9. § 1^{er}. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime doit être rédigé préalablement et en termes clairs.</i>
<i>Art. 35. Le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer signé au moyen de la signature électronique créée par la carte d'identité électronique ou d'une signature électronique qui satisfait aux mêmes conditions de sécurité que celles présentées par la signature électronique créée par la carte d'identité électronique est assimilé à un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer papier signé au moyen d'une signature manuscrite. Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres et après avis du Conseil national du Travail, le Roi peut déterminer les conditions de sécurité que doivent remplir les systèmes de signature électronique autres que la signature électronique créée par la carte d'identité électronique. Toutes les personnes qui offrent un système pour l'utilisation de la signature électronique peuvent faire attester par le Comité de gestion de la Banque-Carrefour de la Sécurité Sociale que leur système satisfait aux conditions posées par l'arrête royal visé à l'alinéa précédent. Une liste des personnes qui offrent un système pour l'utilisation de la signature électronique qui se sont déclarées volontairement afin d'être</i>	<i>Le contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime signé au moyen de la signature électronique créée par la carte d'identité électronique ou d'une signature électronique qui satisfait aux mêmes conditions de sécurité que celles présentées par la signature électronique créée par la carte d'identité électronique est assimilé à un contrat d'engagement pour la pêche maritime papier signé au moyen d'une signature manuscrite. Par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis du Conseil national du Travail, le Roi peut déterminer les conditions de sécurité que doivent remplir les systèmes de signature électronique autres que la signature électronique créée par la carte d'identité électronique. Toutes les personnes qui offrent un système pour l'utilisation de la signature électronique peuvent faire attester par le Comité de gestion de la Banque-Carrefour de la Sécurité Sociale que leur système satisfait aux conditions posées par l'arrête royal visé à l'alinéa précédent. Une liste des personnes qui offrent un système pour l'utilisation de la signature électronique qui se sont déclarées volontairement afin d'être</i>

mentionné sur cette liste et dont la déclaration a été approuvée est dressée par le Comité de Gestion de la Banque-Carrefour de la Sécurité Sociale et transmise pour validation au ministre qui a l'Emploi dans ses compétences. Si le ministre qui a l'Emploi dans ses compétences ne formule pas de remarques dans un délai de quinze jours à partir de la date d'envoi de la liste, elle sera considérée comme validée. La liste est publiée sur le site web de la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par :

1 " personne qui offre un système pour l'utilisation de la signature électronique " : toute personne physique ou morale qui offre un système pour l'utilisation de la signature électronique, l'utilisation du système électronique étant un élément essentiel du service offert;
2° " système pour l'utilisation de la signature électronique " : l'ensemble des moyens, données, procédés et techniques qui conduit à la création et la vérification de la signature électronique.

L'armateur ou son représentant ne peut être contraint d'introduire la possibilité de conclure des contrats d'engagement maritime à bord de navires de mer par voie électronique.

Le marin ne peut être contraint de conclure un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer au moyen d'une signature électronique.

Un exemplaire du contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer conclu au moyen d'une signature électronique est également archivé auprès d'un prestataire de service d'archivage électronique. Cet archivage électronique est gratuit dans le chef du marin et doit - sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales, décrétales ou réglementaires prescrivant un délai d'archivage plus long - être garanti jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la fin du contrat de travail. L'accès du marin à l'exemplaire archivé est garanti à tout moment. Trois mois avant l'expiration de ce délai, le prestataire de service d'archivage électronique demande par envoi recommandé au marin quel est le sort à réserver à l'exemplaire archivé du contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer conclu au moyen d'une signature électronique. Sur la demande du marin, le prestataire de service d'archivage électronique transmet ce document, sous une forme lisible et exploitable, à l'asbl SIGeDIS, créée conformément à l'article 12 de l'arrêté royal du 12 juin 2006 portant exécution du Titre III, chapitre II, de la loi du 23 décembre 2005 relative au pacte de solidarité entre les générations, en

mentionné sur cette liste et dont la déclaration a été approuvée est dressée par le Comité de Gestion de la Banque-Carrefour de la Sécurité Sociale et transmise pour validation au ministre qui a l'Emploi dans ses compétences. Si le ministre qui a l'Emploi dans ses compétences ne formule pas de remarques dans un délai de quinze jours à partir de la date d'envoi de la liste, elle sera considérée comme validée. La liste est publiée sur le site internet de la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale.

Pour l'application du présent article, on entend par :

1 " personne qui offre un système pour l'utilisation de la signature électronique " : toute personne physique ou morale qui offre un système pour l'utilisation de la signature électronique, l'utilisation du système électronique étant un élément essentiel du service offert;
2° " système pour l'utilisation de la signature électronique " : l'ensemble des moyens, données, procédés et techniques qui conduit à la création et la vérification de la signature électronique.

L'armateur ou son représentant ne peut être contraint d'introduire la possibilité de conclure des contrats d'engagement maritime pour la pêche maritime par voie électronique.

Le marin pêcheur ne peut être contraint de conclure un contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime au moyen d'une signature électronique.

Un exemplaire du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime conclu au moyen d'une signature électronique est également archivé auprès d'un prestataire de service d'archivage électronique. Cet archivage électronique est gratuit dans le chef du marin pêcheur et doit au moins être garanti jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la fin du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime. L'accès du marin pêcheur à l'exemplaire archivé est garanti à tout moment. Trois mois avant l'expiration de ce délai, le prestataire de service d'archivage électronique demande par envoi recommandé au marin pêcheur quel est le sort à réserver à l'exemplaire archivé du contrat d'engagement maritime pour la pêche conclu au moyen d'une signature électronique. Sur la demande du marin pêcheur, le prestataire de service d'archivage électronique transmet ce document, sous une forme lisible et exploitable, à l'asbl SIGeDIS, créée conformément à l'article 12 de l'arrêté royal du 12 juin 2006 portant exécution du Titre III, chapitre II, de la loi du 23 décembre 2005 relative au pacte de solidarité entre les générations, en vue de la reprise du service d'archivage électronique.

<p><i>vue de la reprise du service d'archivage électronique. Si les fonctionnaires désignés par le Roi le demandent et si l'employeur ne dispose pas d'un propre exemplaire archivé électroniquement du même contrat de travail susceptible d'être présenté immédiatement, l'armateur ou son préposé doit être en mesure de présenter immédiatement aux fonctionnaires désignés par le Roi l'exemplaire du contrat de travail conclu au moyen d'une signature électronique et archivé auprès d'un prestataire de service d'archivage électronique désigné conformément à l'article 6, § 1er, 17°, de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail.</i></p> <p><i>Pour l'application du présent paragraphe, on entend par " prestataire de service d'archivage électronique " : toute personne physique ou morale qui, à la demande de l'armateur ou son préposé offre un service de conservation de données électroniques, la conservation de ces données électroniques étant un élément essentiel du service offert.</i></p> <p><i>Le prestataire de service d'archivage électronique doit satisfaire aux conditions relatives à la prestation de services liés à l'archivage électronique qui sont établies en vertu de la loi du 15 mai 2007 fixant un cadre juridique pour certains prestataires de services de confiance. "</i></p> <p><i>Art. 34 § 2. Le contrat d'engagement écrit visé au paragraphe précédent doit au moins indiquer :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>1° la date et le lieu de conclusion du contrat;</i> <i>2° les nom, prénom et domicile de l'armateur ou de son préposé; si l'armateur est une personne morale : la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public;</i> <i>3° les nom, prénoms et domicile du marin;</i> <i>4° le nom, le port d'attache et le numéro OMI du navire de mer à bord duquel la fonction doit être exercée;</i> <i>5° le lieu et la date de l'embarquement;</i> <i>6° la fonction à laquelle est affectée le marin;</i> <i>7° la rémunération convenue ou la formule éventuellement utilisée pour la calculer;</i> <i>8° la durée du contrat d'engagement.</i> 	<p><i>Si les fonctionnaires désignés par le Roi le demandent et si l'armateur ou son représentant ne dispose pas d'un propre exemplaire archivé électroniquement du même contrat de travail susceptible d'être présenté immédiatement, l'armateur ou son représentant doit être en mesure de présenter immédiatement aux fonctionnaires désignés par le Roi l'exemplaire du contrat de travail conclu au moyen d'une signature électronique et archivé auprès d'un prestataire de service d'archivage électronique.</i></p> <p><i>Pour l'application du présent paragraphe, on entend par " prestataire de service d'archivage électronique " : toute personne physique ou morale qui, à la demande de l'armateur ou son représentant, offre un service de conservation de données électroniques, la conservation de ces données électroniques étant un élément essentiel du service offert.</i></p> <p><i>Le prestataire de service d'archivage électronique doit satisfaire aux conditions relatives à la prestation de services liés à l'archivage électronique qui sont établies en vertu de la loi du 15 mai 2007 fixant un cadre juridique pour certains prestataires de services de confiance.</i></p> <p><i>§ 2. Le contrat d'engagement écrit visé au paragraphe précédent doit au moins indiquer :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>1° la date et le lieu de conclusion du contrat;</i> <i>2° les nom, prénom et domicile de l'armateur ou de son préposé.</i> <p><i>Si l'armateur est une personne morale, sa dénomination officielle et l'adresse de son siège social doivent être indiquées;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>3° les nom, prénoms et domicile du marin pêcheur, ainsi que son numéro d'agrément;</i> <i>4° le nom, le port d'attache et le numéro du navire de pêche à bord duquel la fonction doit être exercée;</i> <i>5° le lieu, la date et l'heure de l'embarquement;</i> <i>6° la fonction que le marin pêcheur devra exercer;</i> <i>7° la rémunération et le mode de rémunération.</i> <p><i>[...]</i></p>
<p><i>Art. 36. Toute stipulation contraire aux dispositions du présent titre et de ses arrêtés d'exécution est nulle pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des marins ou à aggraver leurs obligations.</i></p>	<p><i>Art. 10. Toute clause contraire aux dispositions de la présente loi est nulle dans la mesure où elle tend à limiter les droits du marin pêcheur ou à alourdir ses obligations.</i></p>
<p><i>Art. 37. A la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin. Un autre exemplaire est conservé à bord du navire, où il peut être</i></p>	<p><i>Art. 11. A la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin pêcheur et un autre exemplaire est envoyé à l'organisation</i></p>

<p><i>consulté à tout moment par le marin. Un troisième exemplaire doit être envoyé sans délai à l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, du port d'attache du navire de mer.</i></p>	<p><i>d'employeurs agréée visée à l'article 26. Un exemplaire est également conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.</i></p>
<p><i>Art. 40 § 1^{er}. Avant qu'une personne soit engagée pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer, elle doit être reprise dans le registre des marins par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.</i> <i>Ce registre est conservé par le Directeur-général du Transport maritime du SPF Mobilité et Transports.</i> <i>§ 2. Par dérogation au paragraphe précédent, l'inscription dans le registre des marins se fait dans les quinze jours ouvrables suivant la conclusion du premier contrat d'engagement, dans le cas où ce contrat est conclu dans un port étranger.</i></p>	<p><i>Art. 12 § 1^{er}. Toute personne engagée pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime doit être inscrite dans le registre matricule général des marins pêcheurs.</i></p> <p><i>§ 2. Si le premier contrat d'engagement est conclu dans un port étranger, l'armateur est tenu d'envoyer, dans les dix jours ouvrables, une copie du contrat d'engagement à l'agent chargé du contrôle de la navigation. Le Roi peut fixer les modalités d'envoi sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime. [...]</i></p>
<p><i>Art. 41. Au plus tard quinze jours après l'inscription au registre, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet crée un livret de marin pour le marin concerné. Ce livret de marin est expédié par envoi recommandé à l'adresse de l'armateur ou de son préposé, qui doit le faire parvenir au marin sans délai. Si le livret de marin ne peut être délivré immédiatement, un livret de marin temporaire est établi. Ce livret de marin temporaire a une validité maximale de six mois [...]</i></p>	<p><i>Art. 13. Au plus tard quinze jours ouvrables après l'inscription au registre matricule général, l'agent chargé du contrôle de la navigation à Ostende crée un livret de marin pour le marin pêcheur concerné. Ce livret de marin est expédié par envoi recommandé à l'adresse du marin pêcheur mentionnée dans le contrat d'engagement.</i> <i>Dans le même délai, le marin pêcheur peut aussi aller retirer personnellement son livret de marin auprès du service concerné.</i></p>
<p><i>Art. 42 § 1^{er}. Le livret de marin reproduit le numéro d'enregistrement concerné du registre des marins.</i> <i>§ 2. Le livret de marin contient en outre les données suivantes:</i> <i>1° le signalement du titulaire, ses nom et prénoms, la date et le lieu de sa naissance, son domicile, la qualité en laquelle il est engagé conformément au contrat d'engagement;</i> <i>2° la date et la durée du premier contrat d'engagement, le nom et le numéro OMI du navire de mer, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom du capitaine;</i> <i>3° la date et le lieu de la fin du premier contrat d'engagement;</i> <i>4° ensuite, les dates et les lieux de conclusion des contrats d'engagement suivants ainsi que les dates et les lieux de la fin de ces contrats, le nom et le numéro OMI du navire de mer, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom du capitaine.</i> <i>§ 3. Toute nouvelle inscription dans le livret de marin doit porter le cachet du navire de mer et les nom et signature du capitaine.</i> <i>§ 4. Le Roi fixe, pour le reste, la forme et le contenu du livret de marin, la rétribution qui est due par le</i></p>	<p><i>Art. 14 § 1^{er}. Le livret de marin reproduit le numéro du matricule général des marins pêcheurs.</i> <i>§ 2. Il contient en outre les données suivantes:</i> <i>1° le signalement du titulaire, ses nom et prénoms, la date et le lieu de sa naissance, son domicile, la qualité en laquelle il est engagé conformément au contrat d'engagement ainsi que son numéro d'agrément;</i> <i>2° la date du premier contrat d'engagement, le nom et le numéro du navire de pêche, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom du patron de pêche;</i> <i>3° la date et le lieu de la fin du premier engagement;</i> <i>4° ensuite, les dates et les lieux de conclusion des contrats d'engagement suivants ainsi que les dates et les lieux de la fin de ces contrats, le nom et le numéro du navire de pêche, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom de son patron.</i> <i>Le livret de marin reproduit en outre les dispositions principales de la présente loi.</i> <i>§ 3. Toute nouvelle inscription dans le livret de marin est signée par le marin pêcheur et le patron.</i> <i>§ 4. Le Roi fixe, pour le reste, la forme et le modèle du livret de marin, la rétribution qui est due et les</i></p>

<i>marin et les modalités de paiement de celle-ci.</i>	<i>modalités du paiement de celle-ci.</i>
<p><i>Art. 47 § 1^{er}. Le marin est tenu de se rendre à bord du navire de mer au lieu, au jour et à l'heure préalablement communiqués par l'armateur, son préposé ou le capitaine.</i></p> <p><i>§ 2. Tout retard non justifié du marin, à cause duquel celui-ci ne commence pas son service à bord au moment convenu, conduit de plein droit à la résiliation immédiate du contrat, sans que l'indemnité visée à l'article 75 ne soit due, sauf décision contraire de l'armateur ou de son préposé.</i></p> <p><i>§ 3. Au cours du voyage en mer, toute absence à bord du marin sans autorisation du capitaine, au moment où le navire appareille, même à l'étranger, conduit de plein droit à la résiliation immédiate du contrat, sans que l'indemnité visée à l'article 75 ne soit due, sauf décision contraire de l'armateur ou de son préposé.</i></p>	<p><i>Art. 15 § 1^{er}. Le marin pêcheur est tenu de se rendre à bord du navire de pêche au lieu, au jour et à l'heure fixés par le contrat d'engagement.</i></p> <p><i>§ 2. Tout retard non justifié du marin pêcheur, à la suite duquel celui-ci ne commence pas son service à bord au moment convenu, pourra être considéré par l'armateur ou par son préposé comme une juste cause de résiliation du contrat, sans que l'indemnité visée à l'article 55 § 1^{er}, soit due.</i></p> <p><i>Si, à la suite du retard non justifié du marin pêcheur visé à l'alinéa 1^{er}, l'armateur subit une perte économique, le marin pêcheur est tenu d'indemniser l'armateur à concurrence de cette perte.</i></p> <p><i>§ 3. Au cours du voyage en mer, toute absence à bord du marin pêcheur sans autorisation du patron de pêche, au moment où le navire appareille, constitue, même à l'étranger, une juste cause de résiliation du contrat, sans que l'indemnité visée à l'article 55, § 1^{er}, soit due.</i></p>
<p><i>Art. 45. Le marin a l'obligation :</i></p> <p><i>1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;</i></p> <p><i>2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques;</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>Art. 48. § 1^{er}. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.</i></p> <p><i>§ 2. Le marin n'est pas tenu d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.</i></p>	<p><i>Art. 16. § 1^{er}. Le marin pêcheur est tenu d'effectuer ses prestations selon les conditions fixées dans le contrat d'engagement, dans la présente loi et dans les règlements, et conformément aux usages en vigueur.</i></p> <p><i>Il est tenu en tout temps d'obtempérer aux ordres de ses supérieurs hiérarchiques.</i></p> <p><i>§ 2. Le marin pêcheur est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.</i></p> <p><i>§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 17, le marin pêcheur n'est pas tenu d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, dont le patron de pêche est juge.</i></p>
<p><i>Art. 45. Le marin a l'obligation:</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.</i></p>	<p><i>Art. 19. Le marin pêcheur prend dûment soin de tous les instruments, machines et objets que l'armateur met à sa disposition pour l'exercice de sa fonction. En cas de destruction ou de détérioration manifestement volontaire, il est tenu de payer des dommages-intérêts à l'armateur.</i></p>
<p><i>Art. 50. L'armateur a l'obligation :</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>2° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf</i></p>	<p><i>Art. 24.</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>§ 2. L'armateur doit veiller à ce que les marins</i></p>

<p><i>stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail;</i> [...]</p> <p>4° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre IV;</p> <p>5° de fournir au marin, à bord du navire de mer, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage. Il est également obligé de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants ; [...]</p>	<p><i>pêcheurs disposent d'un matériel suffisant pour qu'ils puissent accomplir leurs tâches et à ce que ce matériel soit en bon état.</i></p> <p><i>Art. 27. L'armateur verse le salaire conformément aux dispositions du chapitre V.</i></p> <p><i>Art. 22. L'armateur est tenu de fournir au marin pêcheur, à bord du navire, un logement bien aménagé proportionné au nombre d'occupants et réservé à leur usage. Il est également tenu de fournir des équipements sanitaires satisfaisants.</i></p>
<p><i>Art. 53. Toute clause par laquelle l'armateur se réserve le droit de modifier unilatéralement les conditions du contrat d'engagement est nulle.</i></p>	<p><i>Art. 25. La clause aux termes de laquelle l'armateur se réserve le droit de modifier unilatéralement les conditions du contrat d'engagement est nulle.</i></p>
<p><i>Art. 54. [...]</i> § 2. <i>La rémunération minimale des marins est fixée dans une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi.</i></p> <p><i>A cet égard, une distinction peut être faite sur la base des critères suivants:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – la nature du navire de mer; – la fonction à bord; – la durée du voyage du marin. <p>[...]</p>	<p><i>Art. 30. § 1. Le salaire auquel le marin pêcheur a droit sur une période de référence déterminée ne peut en aucun cas être inférieur au montant obtenu en multipliant le salaire journalier minimum garanti, fixé par une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi, par le nombre de journées du voyage en mer ou des voyages en mer effectués durant cette période de référence. Une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi, fixe la période de référence visée.]</i></p> <p><i>Pour la fixation du salaire journalier minimum garanti visé à l'alinéa précédent, une distinction pourra être établie sur la base des critères suivants:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – le tonnage brut du navire de pêche; – la fonction exercée à bord; – la durée du voyage du marin pêcheur; – les zones maritimes dans lesquelles le navire exerce habituellement son activité. <p><i>Le salaire journalier minimum garanti ne peut en aucun cas être inférieur au revenu mensuel minimum garanti des ouvriers, converti en salaire journalier.</i> [...]</p>
<p><i>Art. 55. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.</i></p>	<p><i>Art. 32. § 1. En cas de prise ou de capture du navire de pêche, ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin pêcheur a droit à son salaire tant qu'il doit rester à bord. [...]</i></p>
<p><i>Art. 56. Si le marin décède pendant la durée du contrat d'engagement, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.</i></p>	<p><i>Art. 33. Si le marin pêcheur décède pendant la durée du contrat d'engagement, le salaire et les indemnités auxquels le marin pêcheur avait droit jusqu'au jour de son décès sont dus à ses ayants droit.</i></p>
<p><i>Art. 57. Sans préjudice des dispositions de l'article 47 §§ 2 et 3, le marin qui est absent sans justification au moment où il doit prendre son service ou qui quitte le bord pendant la durée de son contrat d'engagement sans</i></p>	<p><i>Art. 36. Le marin pêcheur qui est absent sans justification au moment où il doit prendre son service ou qui quitte le bord pendant la durée de son contrat d'engagement sans l'autorisation du patron de pêche</i></p>

<p><i>l'autorisation du capitaine de bord perd le droit à la rémunération pour la durée de son absence, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient lui être réclamés par l'armateur ou par les autres membres de l'équipage.</i></p>	<p><i>perd le droit au salaire pour la durée de son absence, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient lui être réclamés par l'armateur ou par les autres membres de l'équipage.</i></p>
<p><i>Art. 58. Par dérogation à l'article 4 de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, la rémunération du marin doit être payée en monnaie ayant cours légal en Belgique, sauf convention contraire entre les parties. Le contrat d'engagement ne peut comporter aucune clause permettant à l'armateur d'imposer au marin des conditions l'empêchant de disposer librement de sa rémunération.</i></p>	<p><i>Art. 37. § 1. Le salaire du marin pêcheur doit être payé en monnaie ayant cours légal en Belgique, sauf convention contraire entre les parties. Aucune partie du salaire ne peut être payée en nature.</i></p> <p><i>Le contrat d'engagement ne peut comporter aucune clause permettant à l'armateur d'imposer au marin pêcheur des conditions l'empêchant de disposer librement de son salaire. [...]</i></p>
<p><i>Art. 60. § 1. Le marin peut, au moment de conclure le contrat d'engagement, déléguer tout ou partie de sa rémunération. Cette délégation doit être fixée dans un contrat écrit passé entre l'armateur ou son préposé et le marin. Le contrat mentionne le nom, l'adresse et le numéro de compte du bénéficiaire. [...]</i></p>	<p><i>Art. 40. Le marin pêcheur peut, au moment de conclure le contrat d'engagement, déléguer tout ou partie de son salaire. Le nom, l'adresse et le numéro de compte du bénéficiaire sont indiqués dans le contrat d'engagement.</i></p> <p><i>Les dispositions de la section 3 sont applicables en cas de liquidation du salaire sur la base d'une délégation. [...]</i></p>
<p><i>Art. 61 § 1^{er}. Les avances déjà payées et les montants déjà versés en vertu d'une délégation ne peuvent pas être récupérés auprès du marin si le contrat d'engagement est résilié par l'armateur ou par suite d'un cas de force majeure.</i></p> <p><i>§ 2. En cas de résiliation du contrat d'engagement par le marin, l'armateur peut exiger le remboursement des avances déjà payées et des montants déjà versés en vertu d'une délégation dans la mesure où ils excèdent le montant de la rémunération qui était due au marin au moment de la résiliation.</i></p>	<p><i>Art. 41. § 1^{er}. Les avances et les montants déjà versés en vertu d'une délégation ne peuvent pas être récupérés si le contrat d'engagement est résilié par l'armateur ou par suite d'un cas de force majeure.</i></p> <p><i>§ 2. En cas de résiliation du contrat d'engagement par le marin pêcheur, l'armateur peut exiger le remboursement des avances et des montants déjà versés en vertu d'une délégation dans la mesure où ils excèdent le montant du salaire qui est dû au moment de la résiliation.</i></p>
<p><i>Art. 62. Le présent chapitre règle le droit aux soins médicaux, aux frais de déplacement et au maintien de la rémunération du marin en cas d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident durant le voyage. Pour l'application du présent chapitre, on entend par maladie ou accident, une maladie ou un accident de droit commun, un accident du travail, un accident sur le chemin du travail ou une maladie professionnelle. Pour l'application du présent chapitre, le voyage est réputé avoir débuté au moment où le marin quitte son domicile en vue de se rendre sur le navire de mer par l'itinéraire normal, et est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le marin rejoint son domicile.</i></p>	<p><i>Art. 42. Le présent chapitre règle le droit aux soins médicaux, aux frais de déplacement et au maintien du salaire du marin pêcheur en cas d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident. Pour l'application du présent chapitre, on entend par maladie ou accident, une maladie ou un accident de droit commun, un accident du travail, un accident sur le chemin du travail ou une maladie professionnelle. Pour l'application du présent chapitre, le voyage est réputé avoir débuté au moment où le marin pêcheur a franchi le seuil de son domicile en vue de se rendre sur le navire par l'itinéraire normal, et est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le marin pêcheur franchit à nouveau ce seuil.</i></p>
<p><i>Art. 64. Les dispositions du présent chapitre ne portent en aucune manière préjudice aux droits découlant de la loi sur les accidents du travail, des lois relatives à la réparation des dommages résultant des</i></p>	<p><i>Art. 43. Les dispositions du présent chapitre ne portent en aucune manière préjudice aux droits découlant de la loi sur les accidents du travail, des lois relatives à la réparation des dommages résultant des</i></p>

<p><i>maladies professionnelles, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, ou de toute autre législation dont on pourrait se prévaloir pour réclamer une indemnité totale ou partielle pour le même préjudice. Le marin devra dès lors épuiser les droits qu'il tient de ces législations avant de pouvoir s'adresser à l'armateur en application des dispositions du présent chapitre.</i></p> <p><i>L'armateur qui verse la rémunération garantie ou qui intervient dans les frais pour soins médicaux ou dans les frais de déplacement en application des dispositions du présent chapitre est subrogé de plein droit aux droits du marin vis-à-vis des institutions ou des personnes chargées de l'exécution des lois précitées, quel que soit le fondement juridique sur la base duquel elles sont tenues de réparer tout ou partie des mêmes dommages.</i></p>	<p><i>maladies professionnelles, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, ou de toute autre législation dont on pourrait se prévaloir pour réclamer une indemnité totale ou partielle pour le même préjudice.</i></p> <p><i>Le marin pêcheur devra dès lors épuiser les droits qu'il tient de ces législations avant de pouvoir actionner l'armateur en application des dispositions du présent chapitre.</i></p> <p><i>L'armateur qui verse le salaire garanti ou qui intervient dans les frais pour soins médicaux ou dans les frais de déplacement en application des dispositions du présent chapitre est subrogé de plein droit aux droits du marin pêcheur vis-à-vis des institutions ou des personnes chargées de l'exécution des lois précitées, quel que soit le fondement juridique sur la base duquel elles sont tenues de réparer tout ou partie des mêmes dommages.</i></p>
<p><i>Art. 65. Le marin a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer. Il a également le droit de se faire rembourser par l'armateur les frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenu au cours du voyage en mer. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le marin est rapatrié, aux frais de l'armateur, avant la fin du voyage, à son domicile ou dans un établissement hospitalier ou de soins.</i></p> <p><i>L'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du marin décédé au cours du voyage en mer vers le lieu où la famille souhaite le faire enterrer.</i></p>	<p><i>Art. 45. Le marin pêcheur a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer. Il a également le droit de se faire rembourser par l'armateur les frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenu au cours du voyage en mer. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le marin pêcheur est rapatrié, aux frais de l'armateur, avant la fin du voyage, à son domicile ou dans un établissement hospitalier ou de soins.</i></p> <p><i>Sauf en cas de décès consécutif à un accident de travail, l'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du marin pêcheur décédé au cours du voyage en mer vers le lieu où la famille souhaite le faire enterrer.</i></p>
<p><i>Art. 66. Le marin qui, au cours du voyage en mer, devient inapte au travail pour cause de maladie ou d'accident conserve le droit à sa rémunération à charge de l'armateur pendant toute la durée du voyage en mer. Il ne conserve toutefois le droit à sa rémunération que pour les jours d'activité ordinaire pour lesquels il aurait pu prétendre à une rémunération s'il n'avait pas été dans l'impossibilité de travailler.</i></p> <p><i>Si, toutefois, le marin est rapatrié à son domicile avant la fin du voyage en mer il ne conserve ce droit que jusqu'au moment de son rapatriement.</i></p>	<p><i>Art. 46. Le marin pêcheur qui, au cours du voyage en mer, devient inapte au travail pour cause de maladie ou d'accident conserve le droit à son salaire à charge de l'armateur pendant toute la durée du voyage en mer. Il ne conserve toutefois le droit à son salaire que pour les jours d'activité ordinaire pour lesquels il aurait pu prétendre à un salaire s'il n'avait pas été dans l'impossibilité de travailler.</i></p> <p><i>Si, toutefois, le marin pêcheur est rapatrié à son domicile avant la fin du voyage en mer il ne conserve ce droit que jusqu'au moment de son rapatriement.</i></p>
<p><i>Art. 67. L'armateur qui a payé la rémunération garantie ou a consenti des interventions dans les frais médicaux ou de déplacement en application des dispositions du présent chapitre peut les récupérer auprès du marin ou de ses ayants droit, s'il démontre</i></p>	<p><i>Art. 47. L'armateur qui a consenti des interventions en application des dispositions du présent chapitre peut les récupérer auprès du marin pêcheur ou de ses ayants droit, s'il démontre que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute grave du marin pêcheur.</i></p>

<i>que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute grave du marin.</i>	
<i>Art. 68. Le marin débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié au lieu d'engagement aux frais de l'armateur du navire de mer. Ce droit s'étend aux frais de transport, ainsi qu'aux frais de logement et de nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 67.</i>	<i>Art. 48. Le marin pêcheur débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié à son domicile aux frais de l'armateur du navire de pêche. Ce droit s'étend aux frais de transport, ainsi qu'aux frais de logement et de nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin pêcheur si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47.</i>
<i>Art. 69. L'article précédent n'est pas applicable si le marin a conclu un autre contrat d'engagement dans le port de débarquement.</i>	<i>Art. 49. L'article 48 n'est pas applicable si le marin pêcheur a conclu un autre contrat d'engagement dans le port de débarquement.</i>
<i>Art. 70. La limitation de la responsabilité des propriétaires du navire prévue aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce, n'est pas applicable aux créances résultant, pour le marin, des dispositions du présent titre.</i>	<i>Art. 50. La limitation de la responsabilité des propriétaires du navire prévue aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce, n'est pas applicable aux créances résultant, pour le marin pêcheur, des dispositions de la présente loi.</i>
<i>Art. 71. Les créances du marin résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire de mer aux conditions visées à l'article 23 du livre II, titre Ier du Code de commerce.</i>	<i>Art. 51. Les créances du marin pêcheur résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire de pêche aux conditions visées à l'article 23 du livre II, titre I^{er}, du Code de commerce.</i>
<i>Art. 72. Sans préjudice des modes généraux d'extinction des obligations, les engagements résultant des contrats d'engagement régis par la présente loi prennent fin par :</i> 1° la mort du marin; 2° le naufrage du navire de mer ou sa réquisition par une autorité compétente; 3° la mise en détention du marin en tant qu'auteur ou complice d'un délit; 4° le débarquement du marin pour cause de maladie ou de blessure; [...] 6° la volonté d'une des parties, en cas de motif grave au sens de l'article 75; [...] 8° la force majeure, sauf lorsque les événements découlant de la force majeure ne suspendent que temporairement l'exécution du contrat d'engagement.	<i>Art. 52. Sans préjudice des modes généraux d'extinction des obligations, les engagements résultant des contrats régis par la présente loi prennent fin :</i> [...] 2° par la mort du marin pêcheur; 3° par le naufrage du navire de pêche; 4° par la mise en détention du marin pêcheur en tant qu'auteur ou complice d'une infraction; 5° par le débarquement du marin pêcheur pour cause de maladie ou de blessure; [...] 7° par la volonté d'une des parties, en cas de motif grave au sens de l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, ou en cas d'application des articles 15, §§ 2 et 3, et 32, § 2; 8° par la force majeure.
<i>Art. 51. Le capitaine ne peut exiger le débarquement immédiat du marin que lorsqu'une telle mesure est rendue nécessaire par des motifs graves. C'est notamment le cas lorsque le marin met en danger la sécurité du navire de mer ou perturbe la tranquillité de l'équipage. Le motif du débarquement immédiat doit être consigné dans le journal de bord.</i>	<i>Art. 53. L'armateur ou son préposé ne peut exiger le débarquement immédiat du marin pêcheur que si un motif grave, tel que la sécurité du navire ou la tranquillité de l'équipage, le requiert. En cas de licenciement pour motif impérieux ou de débarquement immédiat pour motif grave, le motif du licenciement doit être inscrit dans le journal de bord.</i>
<i>Art. 74. Si la durée pour laquelle le contrat</i>	<i>Art. 54. S'il est mis fin au contrat d'engagement par</i>

<p><i>d'engagement a été conclu expire ou s'il est mis fin au contrat d'engagement par la volonté d'une des parties ou d'un commun accord alors que le navire de mer est en mer, ce contrat ne prend fin qu'à l'arrivée du navire de mer dans le plus prochain port où le débarquement est possible.</i></p> <p><i>Jusqu'à ce moment, la rémunération du marin lui est due par l'armateur.</i></p> <p>[...]</p>	<p><i>la volonté d'une des parties ou d'un commun accord alors que le marin pêcheur est en mer, ce contrat ne prend fin qu'à l'arrivée du navire de pêche dans le plus prochain port.</i></p>
<p><i>Art. 75. § 1. La partie qui résilie prématurément le contrat d'engagement est tenue de payer à l'autre partie une indemnité égale à la rémunération qui est due jusqu'à la fin du terme convenu.</i></p> <p><i>§ 2. La disposition du paragraphe précédent n'est pas valable en cas de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– résiliation du contrat d'engagement en application de l'article 47, §§ 2 et 3;</i> <i>– résiliation du contrat d'engagement pour motif grave;</i> <p>[...]</p>	<p><i>Art. 55. § 1. La partie qui met fin prématurément au contrat d'engagement est tenue de payer à l'autre partie une indemnité égale au salaire qui est dû jusqu'à la fin du voyage en mer concerné, en ce compris les travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire de pêche, visés à l'article 8, alinéa 2.</i></p> <p><i>§ 2. La disposition du paragraphe précédent n'est pas applicable en cas de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– résiliation du contrat d'engagement en application des articles 15, §§ 2 et 3, et 32, § 2;</i> <i>– résiliation du contrat d'engagement pour motif impérieux;</i> <p>[...]</p>
<p><i>Art. 77. Les actions naissant du contrat d'engagement régi par la présente loi sont prescrites un an après la cessation de celui-ci ou cinq ans après le fait qui a donné naissance à l'action, sans que ce délai puisse excéder un an après la cessation du contrat.</i></p>	<p><i>Art. 59. Les actions naissant du contrat d'engagement régi par la présente loi sont prescrites un an après la cessation de celui-ci ou cinq ans après le fait qui a donné naissance à l'action, sans que ce délai puisse excéder un an après la cessation du contrat.</i></p>
<p><i>Art. 78. La commission paritaire pour la marine marchande, qui a été consultée en application de la présente loi, communique son avis dans les trois mois suivant la demande; à défaut, il est passé outre..</i></p>	<p><i>Art. 67. La commission paritaire de la pêche maritime, qui a été consultée en application de la présente loi, communique son avis dans les trois mois suivant la demande; à défaut, à l'expiration de ce délai, il peut y être passé outre.</i></p>
<p><i>Art. 79. Chaque année, au sein de la commission paritaire pour la marine marchande, un débat d'évaluation est consacré à l'exécution et à l'applicabilité de la présente loi. Le cas échéant, la commission paritaire formule un avis sur la question à l'adresse des ministres compétents.</i></p>	<p><i>Art. 68. Chaque année, au sein de la commission paritaire de la pêche maritime, un débat d'évaluation est consacré à l'exécution et à l'applicabilité de la présente loi. Le cas échéant, la commission paritaire formule un avis sur la question à l'adresse des ministres compétents.</i></p>

Ce n'est que sur certains points qu'il y a des différences significatives entre les deux lois :

- la base juridique du système d'agrément des marins pêcheurs²² ;
- la condition pour les marins pêcheurs d'avoir une connaissance linguistique suffisante du jargon des marins pêcheurs²³ ;
- la durée du contrat de travail (une durée déterminée dans la marine marchande – la durée du voyage dans la pêche maritime)²⁴ ;

²² Art. 3 Loi contrat d'engagement pêcheurie.

²³ Art. 6, § 1 Loi contrat d'engagement pêcheurie.

- l'interdiction de clauses d'arbitrage dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007²⁵ ;
- la possibilité d'astreindre le marin pêcheur, pendant la durée du voyage, à une fonction plus ou moins élevée, avec tout ce que cela comporte comme conséquences au niveau de la rémunération²⁶ ;
- l'interdiction pour le marin pêcheur de transporter des biens à son propre compte ou d'avoir des boissons alcoolisées ou des stupéfiants à bord²⁷ ;
- le régime concernant les effets qu'un marin débarqué laisse à bord et concernant la perte d'effets personnels du marin pêcheur²⁸ ;
- la possibilité d'obliger l'armateur dans la pêche maritime de s'affilier à une organisation d'employeurs agréée²⁹ ;
- l'obligation pour l'armateur dans la marine marchande de remettre, à l'issue du contrat d'emploi, les documents sociaux et une attestation³⁰ ;
- le mode de calcul salarial³¹ ;
- l'interdiction de versement du salaire du marin pêcheur dans des débits de boissons ou des lieux de divertissement³² ;
- le régime concernant les avances sur salaire du marin pêcheur³³ ;
- le régime élaboré de licenciement pour motif grave dans la marine marchande³⁴ ;
- le régime de travail de mineurs d'âge à bord de navires de pêche³⁵ ;
- quelques dispositions relatives à la responsabilité civile et pénale dans la Loi contrat d'engagement pêcheur³⁶ ;
- la limitation de la responsabilité du marin en cas de fautes intentionnelles, de fautes graves et de fautes légères habituelles³⁷.

La nécessité d'un régime distinct ne se justifie dès lors que dans un nombre restreint de cas.

- VÉTUSTÉ DE LA LOI CONTRATS D'ENGAGEMENT NAVIGATION INTÉRIEURE 1936

5.12. Tout le monde sait que la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 est obsolète. Les contextes économiques et législatifs de la navigation intérieure ont fortement changé depuis son instauration. Comme indiqué ci-après, toutes les parties concernées s'accordent sur ce point³⁸.

²⁴ Art. 33 Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 ; art. 8 Loi contrat d'engagement pêcheur ; voy. aussi art. 32, § 2, art. 34 et art. 52, 1^o Loi contrat d'engagement pêcheur et art. 72, 5^o Loi contrat d'engagement à bord de navires 2007.

²⁵ Art. 39 Loi contrat d'engagement à bord de navires 2007.

²⁶ Art. 17 Loi contrat d'engagement la pêcheur.

²⁷ Art. 18 Loi contrat d'engagement pêcheur ; comp. art. 111 Loi maritime.

²⁸ Art. 20 et 23 Loi contrat d'engagement pêcheur.

²⁹ Art. 26 Loi contrat d'engagement pêcheur.

³⁰ Art. 52 Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

³¹ Art. 28-31 Loi contrat d'engagement pêcheur ; art. 54 Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

³² Art. 37, § 2 Loi contrat d'engagement pêcheur.

³³ Art. 39 Loi contrat d'engagement pêcheur.

³⁴ Art. 73 Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

³⁵ Art. 57 Loi contrat d'engagement pêcheur.

³⁶ Art. 56 et 60 à 66 de la Loi contrat d'engagement pêcheur ; voy. *infra*, n^o 5.300.

³⁷ Art. 49 de la loi Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

³⁸ Voy. *infra*, n^o 5.44.

5.13. Signalons le manque d'harmonisation entre les trois lois sur le contrat de travail maritime étudiées ici avec les dispositions de la Loi maritime.

Ainsi, la Loi maritime dispose toujours qu'il appartient en principe au capitaine de composer son équipage, de choisir les matelots et autres hommes d'équipage et de louer leurs services (art. 60), alors que la Loi contrat d'engagement pêcheurie (art. 7) et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 32) prévoient d'autres régimes spécifiques dérogatoires. La différence avec la Loi maritime a été signalée lors des travaux préparatoires de la Loi contrat d'engagement pêcheurie³⁹, mais les dispositions en question n'ont pas pour autant été accordées les unes aux autres.

La Loi contrat d'engagement pêcheurie fixe le régime de la pacotille (art. 18), mais ce régime ne concorde pas avec ce que prévoit la Loi maritime (art. 111).

Un autre problème plus important, voire fondamental, est le régime chaotique de la responsabilité personnelle du capitaine et autres hommes d'équipage. L'absence déplorable de coordination sera examinée plus en détail ci-après⁴⁰.

Le manque de coordination apparaît aussi sur le plan terminologique : ainsi, la Loi maritime parle de 'livre de bord' (art. 61)⁴¹, alors que la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 73, dernier alinéa) parle de 'journal de bord'. Or aujourd'hui, les deux termes signifient la même chose⁴².

5.14. Le manque de coordination entre les lois sur le contrat de travail maritime et les autres lois est aussi source d'insécurité juridique quant à l'application supplétive de la Loi générale sur les contrats de travail de 1978 au contrat d'engagement dans la navigation intérieure⁴³. L'inapplicabilité, sauf disposition contraire expresse, de la Loi contrat d'engagement pêcheurie peut être déduite des travaux parlementaires⁴⁴, mais n'est pas pour autant explicitée dans ladite loi. Ceci est également le cas quant à la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, où la Loi sur les contrats de travail 1978 n'est pas considérée comme relevant du « droit supplétif »⁴⁵. Lors de l'avant-projet de Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, le Conseil d'État a insisté pour que soit insérée une disposition stipulant expressément l'inapplicabilité de la Loi sur les contrats de travail 1978⁴⁶, mais le législateur n'a pas donné suite à cette suggestion.

5.15. Signalons enfin que lors de l'instauration de la Loi contrat d'engagement pêcheurie et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, on n'a pas procédé à une adaptation à ces nouveaux actes législatifs significatifs de droit public. Ainsi, tant le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (art. 3-4) que la Loi sur la sécurité des navires (art. 15) – en même temps que l'art. 63⁴⁷ de droit public de la Loi maritime – concernant l'enrôlement,

³⁹ Voy. *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 19.

⁴⁰ Voy. *infra*, n°s 5.278 et s.

⁴¹ Voy. *infra*, n° 5.62.

⁴² Voy. cependant Tuja, 113.

⁴³ Voy. et comparer *Bull. Q.R.*, Chambre, 27 juillet 1982, n° 29, 2185 (Question n° 107 Deneir du 9 juillet 1982) ; *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 49 ; Trib. Comm. Anvers, 9 février 1989, *D. eur. transp.* 1989, 608 ; De Decker, 128, n° 301, not. 92.

⁴⁴ Voy. not. *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 49-50.

⁴⁵ Voy. *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 36.

⁴⁶ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 120.

⁴⁷ Voy. *infra*, n° 5.62.

existent toujours, alors que ces deux lois ont aboli l'enrôlement, chacune pour leur secteur. Ces problèmes devraient être résolus dans le cadre de la révision du droit public de la navigation.

- CHAMP D'APPLICATION MATÉRIELLE RESTREINT DES LOIS SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL MARITIME EN VIGUEUR

5.16. Les trois lois concernant l'engagement maritime ont chacune un champ d'application spécifique et restreint⁴⁸.

Le champ d'application est en outre limité à certains types de navires⁴⁹.

L'article 1, 1° de la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 donne la définition suivante d'un bateau :

tout bâtiment de plus de 3 tonnes métriques de jauge, quel que soit son mode de propulsion, affecté habituellement à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures, y compris les remorqueurs, bateaux de passage, radeaux, dragueurs, élévateurs et grues flottantes ou tous bâtiments analogues et les bateaux momentanément frétés en séjour, mais à l'exclusion des bateaux de pêche côtière et fluviale ;

L'article 2, 1° de la loi portant réglementation du contrat d'engagement pour la pêche définit comme suit la notion de « navire de pêche » :

tout navire utilisé de manière rationnelle en mer en vue de la pêche maritime commerciale, pour lequel une licence de pêche a été délivrée par le service compétent pour la pêche maritime et mentionné comme tel sur la liste officielle des navires de pêche belges qui est publiée annuellement par le Service public fédéral Mobilité et Transports, Administration du Transport maritime.

Il est donné l'explication suivante dans l'Exposé des motifs :

Cet article contient un certain nombre de définitions.

Pour l'application de la loi proposée, le navire de pêche doit satisfaire simultanément à trois conditions :

– il doit être utilisé de manière rationnelle en vue de la pêche commerciale. La pêche sportive et la pêche non commerciale ne relèvent donc pas du champ d'application de la loi ;

– une licence de pêche doit avoir été délivrée pour le navire par le service compétent pour la pêche maritime;

– le navire doit figurer sur la liste officielle des navires de pêche belges, établie par le service compétent du ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Eu égard à la réglementation européenne en la matière, aucune condition de nationalité ne peut plus être imposée à l'armateur. Désormais, le pavillon sous lequel navigue le navire est le seul critère.

Rien ne s'oppose à ce qu'un armateur étranger (par exemple, néerlandais) exploite un navire de pêche battant pavillon belge, étant entendu que c'est la législation belge qui doit être appliquée.

Les personnes morales étrangères qui souhaitent exploiter un navire de pêche battant pavillon belge relèveront, elles aussi, quel que soit le droit selon lequel elles ont été constituées, de la législation belge. Conformément au droit maritime international, le pavillon du navire est donc le critère déterminant.

Par ailleurs, toute personne qui se trouve à bord d'un navire belge en exécution d'un contrat d'engagement relève automatiquement de la législation belge, quelle que soit sa nationalité. Dans ce cas-ci également le pavillon belge est donc le seul critère. Ainsi, tous les passagers relèvent de la législation sociale belge et

⁴⁸ Voy. et comparer art. 1-2 Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936, art. 2 en 4-5 Loi contrat d'engagement pêche et les art. 28-30 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

⁴⁹ Voy. plus en détail *infra*, n°s 5.17 et s. au sujet du champ d'application international.

devront également satisfaire aux exigences belges en matière de diplôme, exigences contenues dans les divers arrêtés royaux relatifs à la formation, à l'agrément et à la garde à bord des navires de pêche.⁵⁰

L'article 28, 1° de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 définit comme suit la notion de navire de mer :

tout navire destiné à des opérations lucratives de transport international de biens ou de personnes par mer, y compris les navires possédant une lettre de mer, destinés à effectuer du remorquage, des travaux de dragage ou à aider à d'autres activités en mer qui sont autorisés à battre pavillon belge, à l'exclusion des navires de pêche.

L'Exposé des motifs du projet de loi donne plus d'explications :

1. Le navire doit être destiné à des opérations lucratives c.-à-d. qu'il doit être utilisé à des fins commerciales (à but lucratif).

Les navires appartenant à des particuliers et qui ne sont pas utilisés ou destinés à des opérations lucratives tels que, par exemple, les yachts ou les bateaux de plaisance, ne tombent donc pas dans la définition d'un navire de mer.

C'est également le cas pour les navires appartenant à ou exploités par l'État et qui ne sont pas destinés à des finalités commerciales tels que par exemple les navires de guerre, les navires de police, les bateaux mouilleurs de bouées, les bateaux pilotes de pleine mer ou les bateaux destinés à la recherche ou à la formation.

2. Le navire doit transporter des biens ou des personnes.

3. Le transport doit avoir lieu dans le cadre d'un transport de mer international, ce qui implique que la navigation a principalement lieu hors des eaux territoriales (donc en haute mer). Cependant, les paquebots destinés exclusivement à naviguer en mer intérieure sont, pour l'application de cette loi, considérés comme des navires de mer.

Il résulte de ce qui précède que les dispositions de cette loi ne sont d'application qu'au travail maritime, c'est-à-dire le travail effectué par les marins durant le voyage du bateau en mer.⁵¹

Ces lois ne s'appliquent dès lors pas à certaines relations de travail à bord de navires, par exemple à bord des bateaux de plaisance ou de navires exploités dans but lucratif par les pouvoirs publics, tels que les remorqueurs, les bateaux de pompiers et les navires de guerre.

Précisons : dans la doctrine, il a été avancé que la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 ne s'applique *pas* « à l'équipage engagé par le propriétaire de bateaux de plaisance utilisant son bateau à titre non-lucratif, pour son seul plaisir » mais *bien* « au travail des matelots à bord de bateaux de plaisance exploités à but lucratif »⁵². La même loi ne serait pas applicable aux travailleurs de la construction⁵³ se trouvant à bord d'un bateau d'un entrepreneur du secteur du bâtiment. La Loi contrat d'engagement maritime 1928 serait par contre bien applicable aux services publics, par exemple l'ancienne malle Oostende-Dover qui était exploitée dans un but lucratif⁵⁴.

⁵⁰ *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 7-8.

⁵¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 34. Quant à savoir si ledit « commercial yachting » est régi par la loi, cela n'est pas très clair. Le fait qu'il doit s'agir de « transport » de personnes constitue un obstacle, soulevant automatiquement la question de savoir si les navires de croisière font du « transport ». La réponse est probablement oui, mais il n'appartient pas au Livre Bleu de se prononcer sur ce point.

⁵² Steyaert, J., De Ganck, C. et De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1990, 100, nr. 137.

⁵³ Cons. prud'h. Liège, 14 octobre 1940, *Pas.* 1941, III, 25.

⁵⁴ Steyaert, J., De Ganck, C. et De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1990, 100-101, n° 138, toutefois mal formulée.

La loi belge ne prévoit en outre manifestement pas la possibilité de conclure un « shipping company contract », par lequel un marin n'est pas engagé à bord d'un navire déterminé, mais à bord de tous les navires de l'armateur qui l'engage⁵⁵. La jurisprudence estimait que la Loi contrat d'engagement maritime 1928 avait uniquement trait aux services rendus à bord d'un navire déterminé⁵⁶ et que le contrat continu et ininterrompu dans lequel il est indiqué pour chaque voyage quel voyage le marin devra entreprendre, devrait donc tomber sous la Loi sur les contrats de travail 1978⁵⁷. Il est peu probable toutefois que le législateur ait uniquement voulu exclure les « shipping company contracts » de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 actuellement en vigueur, pour les faire ressortir à la Loi générale sur les contrats de travail, car ceci constituerait une invitation à contourner la première loi. Force est toutefois de constater qu'une interdiction explicite de conclure une telle convention n'est reprise nulle part dans la loi belge. Les « shipping company contracts » sont quoi qu'il en soit considérés valables dans bien d'autres pays et tombent sous la loi de travail maritime⁵⁸. Selon l'URAB, cette formule d'engagement n'est sciemment pas reprise dans la loi belge et est même réputée être nulle.

Il est clair que les personnes qui ne sont pas au service de l'armateur, mais d'un tiers prestataire de services à bord, tel l'exploitant du restaurant ou de la boutique à bord, n'est pas assujéti aux lois spécifiques des contrats d'engagement maritime⁵⁹. Le problème juridique qui est apparu dans de nombreux pays mérite toute notre attention depuis que la marine marchande occupe à son bord des techniciens hautement qualifiés, employés au service de l'armateur proprement dit. On peut se demander si ces autres employeurs peuvent à leur tour être assimilés à des armateurs, donc s'il est possible d'avoir plus d'un armateur-employeur à bord d'un navire. La Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 actuelle semble exclure cela⁶⁰. La Convention de Travail maritime 2006 semble adopter un point de vue plus large⁶¹.

Le but du présent Livre Bleu n'est pas d'examiner l'opportunité de conséquences décrites ci-dessus. Une concertation entre les partenaires sociaux serait en outre souhaitable.

Mais il est un fait qu'il serait indiqué, en vue d'une plus grande transparence sur le plan législatif et de la sécurité juridique, que le Code belge de la Navigation dispose qu'en dehors des lois spécifiques aux contrats d'engagement maritime, les relations de travail tombent quoi qu'il en soit sous la Loi sur les contrats de travail 1978, telle qu'elle est appliquée en droit commun. Ceci vaut en principe aussi pour le travail à bord de navires publics⁶².

On pourrait éventuellement instaurer, par le biais d'une disposition modificative dans la Loi d'introduction, la possibilité d'avoir plus d'un employeur à bord.

⁵⁵ Il est à chaque fois question de « navires de mer », dans les dispositions de base des art. 28, 5° et 29 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 et l'art. 34, § 2, 4° dispose que les données d'identification du « navire de mer à bord duquel la fonction doit être exercée » doivent être mentionnées dans le contrat de travail.

⁵⁶ Cass. 22 février 1988, *JIT* 1989, 140, note de X., *RW* 1988-89, 398; Steyaert, J., De Ganck, C. et De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1990, 101, n° 138.

⁵⁷ C. trav. Anvers, 7 avril 1994, *RW* 1995-96, 21.

⁵⁸ Voy. quelques données *infra*, n°s 5.32, 5.34 et 5.37.

⁵⁹ Comp. cependant *infra*, n° 5.34 concernant le régime français.

⁶⁰ L'obstacle découle de la définition de « marin »

toute personne engagée pour servir sur un navire de mer et qui, à cet effet, a conclu, avec l'armateur ou son préposé, un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer (art. 28, 5° Loi contrat d'engagement à bord de navires 2007; soulignement ajouté)

par « armateur », l'on entend

toute personne physique ou morale, quels que soient sa dénomination ou le droit national en vertu duquel elle a été créée, qui exploite un ou plusieurs navires de mer sous pavillon belge (art. 28, 3°).

⁶¹ Voy. *infra*, n° 5.26.

⁶² Voy. *infra*, n° 5.48 et aussi. 5.2 et 5.19, § 2.

L'Ébauche du Code belge de la Navigation n'approfondira pas davantage l'interdiction de conclure des « shipping company contracts ».

- CONFUSION AU SUJET DE LA PORTÉE INTERNATIONALE DES LOIS BELGES SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL MARITIME.

5.17. Les lois belges sur les contrats de travail maritime s'appliquent quasiment toutes exclusivement aux navires belges et non pas aux navires étrangers. Le critère de nationalité ressort déjà des définitions précitées des navires tombant sous la Loi contrat d'engagement pêche et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007⁶³. Ceci est d'ailleurs stipulé expressément dans les dispositions de loi fixant le champ d'application de ces lois.

5.18. L'article 2 de la loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 dispose tout d'abord :

Les dispositions de la présente loi s'étendent à tout contrat d'engagement pour le service de la navigation d'un bateau belge, quels que soient le lieu de l'engagement et la nationalité de l'engagé.

Elles ne s'étendent pas au contrat d'engagement pour le service d'un bateau étranger, même si ce contrat est conclu dans le royaume par une personne de nationalité belge.

Il est dit à ce propos dans l'Exposé des motifs :

L'article 2 précise qu'il ne s'agit de régir que les contrats d'engagement au service de bateaux belges. Il faut entendre par bateau suivant la définition inscrite sous l'article premier : "tout bâtiment de plus de trois tonnes métrique de jauge... affecté habituellement à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures... "; il est spécifié que sont, d'une part, soumis aux dispositions nouvelles, les engagements au service notamment des remorqueurs, bateaux de passage, dragueurs et bâtiments de même espèce, des radeaux et bateaux frétés momentanément en séjour, mais que sont exclus de leur application les bateaux de pêche côtière et fluviale.

Ces bâtiments seront réputés belges lorsqu'ils appartiennent pour plus de la moitié de leur valeur à des personnes de nationalité belge ou à des sociétés remplissant toutes conditions prescrites pour être considérées comme belges. Ce critère de la nationalité des bateaux ne résulte, il est vrai, d'aucun texte législatif, mais un projet de loi actuellement à l'étude, et qui sera sous peu soumis aux Chambres, tend à mettre un terme à toute controverse à cet égard.

Les dispositions nouvelles seront observées, quel que soit le lieu d'engagement ou la nationalité même des personnes engagées. Elles s'imposeront quelle que soit la qualification du personnel engagé : marinières chargés de la direction du bateau, chauffeurs ou mécaniciens chargés de l'alimentation et de l'entretien des machines⁶⁴.

5.19. L'article 5 de la Loi contrat d'engagement pêche dispose :

§ 1er. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux contrats d'engagement pour la pêche maritime qui sont conclus, même en Belgique, par un marin pêcheur belge en vue d'un service à bord d'un navire étranger.

§ 2. Les dispositions de la présente loi sont applicables au contrat d'engagement pour la pêche maritime à bord de navires de pêche belges, quels que soient le lieu où le contrat a été conclu et la nationalité de l'armateur ou du marin pêcheur.

⁶³ Voy. *supra*, n° 5.16.

⁶⁴ *Doc. parl.*, Chambre, 1933-34, n° 211, 2.

§ 3. La conclusion d'un contrat d'engagement sur la base de la présente loi entraîne de plein droit l'application des dispositions de celle-ci ainsi que des dispositions du régime de sécurité sociale belge pour les marins pêcheurs, quelle que soit la nationalité de l'armateur ou du marin pêcheur.

L'Exposé des motifs explique :

Cet article définit le champ d'application de la loi. Conformément au droit maritime international, le pavillon du navire est le critère déterminant.

C'est ainsi que la loi ne sera pas applicable au pêcheur de mer de nationalité belge engagé en Belgique ou à l'étranger pour servir à bord d'un navire néerlandais.

En revanche, elle s'appliquera au Britannique qui conclut un contrat d'engagement dans un port français pour servir à bord d'un navire belge.

La nationalité de l'armateur n'a, elle non plus, aucune importance. Dans le cadre de la réglementation européenne, un navire battant pavillon belge peut en effet être exploité par des non-Belges ou des sociétés non belges. Cela fait du reste plusieurs années que des armateurs néerlandais exploitent des bateaux de pêche belges. Ces bateaux relèvent exclusivement du champ d'application de la législation belge et donc aussi des dispositions de la loi proposée, même si l'équipage est uniquement composé de Néerlandais⁶⁵.

5.20. L'article 30 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 dispose, de manière analogue :

§ 1er. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux contrats d'engagement maritime à bord de navires de mer qui sont conclus, par un marin, même en Belgique, en vue d'un service à bord d'un navire étranger.

§ 2. Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont applicables aux contrats d'engagement maritime à bord de navires de mer belges, quels que soient le lieu où le contrat a été conclu et la nationalité de l'armateur ou du marin.

§ 3. La conclusion d'un contrat d'engagement sur la base de la présente loi entraîne de plein droit l'application des dispositions de celle-ci ainsi que des dispositions du régime de sécurité sociale belge, tel que fixé par l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande pour les marins, quelle que soit la nationalité de l'armateur ou du marin.

L'Exposé des motifs du projet de loi donne l'explication suivante au sujet du champ d'application internationale :

A l'époque, il était habituel que tant l'armateur que le marin soient belges et donc qu'ils soient soumis à la législation belge. A l'heure actuelle, avec la globalisation sans cesse croissante, ce n'est plus le cas de sorte qu'il convient de préciser dans la loi que même les armateurs étrangers qui exploitent des navires de mer battant pavillon belge tombent dans le champ d'application de la loi. Cela est également valable pour les marins étrangers qui concluent un contrat d'engagement maritime à bord d'un navire de mer battant pavillon belge.⁶⁶

Et l'Exposé de poursuivre :

Eu égard à la réglementation européenne en la matière, aucune condition de nationalité ne peut plus être imposée à l'armateur. Désormais, le pavillon sous lequel navigue le navire est le seul critère.

Rien ne s'oppose à ce qu'un armateur étranger (par exemple, néerlandais) exploite un navire de pêche battant pavillon belge, étant entendu que c'est la législation belge qui doit être appliquée.

⁶⁵ Doc. parl., Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 11-12.

⁶⁶ Doc. parl., Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 14.

*Les personnes morales étrangères qui souhaitent exploiter un navire de pêche battant pavillon belge relèveront, elles aussi, quel que soit le droit selon lequel elles ont été constituées, de la législation belge. Conformément au droit maritime international, le pavillon du navire est donc le critère déterminant.*⁶⁷

Au sujet de l'article 30, on peut lire :

Cet article définit le champ d'application de la loi. Conformément au droit maritime international, le pavillon du navire est le critère déterminant.

C'est ainsi que la loi ne sera pas applicable au marin engagé en Belgique ou à l'étranger pour servir à bord d'un navire de mer néerlandais. En revanche, elle s'appliquera au marin qui conclut un contrat d'engagement dans un port français pour servir à bord d'un navire belge.

La nationalité de l'armateur n'a, elle non plus, aucune importance. Dans le cadre de la réglementation européenne, un navire battant pavillon belge peut en effet être exploité par des non-Belges ou des sociétés non belges. Ces bateaux relèvent exclusivement du champ d'application de la législation belge et donc aussi des dispositions de la loi proposée, même si l'équipage est uniquement composé d'étrangers.

5.21. Une disposition analogue avait déjà été reprise dans la Loi contrat d'engagement maritime 1928. L'article 17 de cette loi était formulé en ces termes:

Les dispositions de la présente loi ne s'étendent pas au contrat d'engagement maritime conclu même en Belgique par un marin belge pour le service d'un navire étranger.

Elles s'étendent au contrat d'engagement conclu même à l'étranger pour le service d'un navire belge.

Plusieurs spécialistes en DIP ont vu dans ce dernière article de loi une loi de police au sens de l'article 7 de la Convention de Rome sur le droit applicable aux obligations contractuelles⁶⁸ ou l'actuel l'article 9 du Règlement Rome I⁶⁹, qui privilégie ladite loi par rapport au droit en vigueur sur la base d'une propre règle de la Convention de Rome/Règlement Rome I. Si les règles belges analogues et ultérieures sont toutefois elles-mêmes considérées comme des règles de conflit de lois, elles devraient céder le pas aux règles de la Convention de Rome, actuellement Règlement Rome I⁷⁰. On ignore quel sera le résultat de cette dernière règle dans le cas d'un contrat de travail maritime⁷¹.

⁶⁷ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 35.

⁶⁸ Cette disposition est formulée comme suit :

Article 7 Lois de police

1. *Lors de l'application, en vertu de la présente convention, de la loi d'un pays déterminé, il pourra être donné effet aux dispositions impératives de la loi d'un autre pays avec lequel la situation présente un lien étroit, si et dans la mesure où, selon le droit de ce dernier pays, ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant le contrat. Pour décider si effet doit être donné à ces dispositions impératives, il sera tenu compte de leur nature et de leur objet ainsi que des conséquences qui découleraient de leur application ou de leur non-application.*

2. *Les dispositions de la présente convention ne pourront porter atteinte à l'application des règles de la loi du pays du juge qui régissent impérativement la situation quelle que soit la loi applicable au contrat.*

⁶⁹ Cette disposition est formulée comme suit :

Article 9

Lois de police

1. *Une loi de police est une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement.*

2. *Les dispositions du présent règlement ne pourront porter atteinte à l'application des lois de police du juge saisi.*

3. *Il pourra également être donné effet aux lois de police du pays dans lequel les obligations découlant du contrat doivent être ou ont été exécutées, dans la mesure où lesdites lois de police rendent l'exécution du contrat illégale. Pour décider si effet doit être donné à ces lois de police, il est tenu compte de leur nature et de leur objet, ainsi que des conséquences de leur application ou de leur non-application.*

⁷⁰ Dans le sens d'une loi de police particulière, Erauw, J., *Beginselen van internationaal privaatrecht*, Gand, E. Story-Scientia, 1985, 124 ; comp. Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Malines, Kluwer, 2009, 376, n° 300 et 699, n° 617, not.

5.22. Les passages précités des travaux parlementaires préparatoires de la Loi contrat d'engagement pêcheur et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 ne peuvent être interprétés autrement que comme une confirmation de leur statut de loi de police. Il s'ensuit que lesdites lois ont priorité, dans leur champ d'application internationale (navires belges) et les matières en question, sur le droit applicable en raison d'une règle de conflit de lois, plus particulièrement la règle générale en vigueur pour les contrats de travail individuels du Règlement Rome I. Ceci n'est pas évident, d'autant plus que plusieurs pays voisins ont abandonné le principe d'application impérative du droit de l'État du pavillon et ont accepté le principe de la liberté de choix du droit applicable⁷².

Force est apparemment aussi d'admettre que les parties ont le droit d'opter pour le droit contractuel belge dans leurs relations de travail à bord d'un navire étranger, donnant lieu à l'application de la Loi sur les contrats de travail 1978, sauf si elles font expressément référence à une loi sur les contrats d'engagement maritime spécifique ou si elles reprennent des dispositions de cette loi dans leur contrat.

La jurisprudence belge en est venue, de manière générale, à conclure que la *lex contractas* est celle du pays du pavillon (étranger) du navire, au motif que le travail est habituellement accompli à bord du navire⁷³. Il est clair cependant que la Loi contrat d'engagement maritime 1928 n'est pas applicable aux marins engagés au service d'un navire battant pavillon étranger⁷⁴.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

5.23. La Loi contrat d'engagement maritime 1928 a été promulguée à l'époque dans la perspective d'une harmonisation internationale de la matière par l'Organisation internationale du travail. A l'époque, des études préparatoires avaient démontré que les lois d'autres pays ne différaient généralement pas tellement entre elles et qu'elles étaient « toujours dictées par les principes élémentaires des anciens usages marins »⁷⁵.

5.24. L'Organisation Internationale du Travail a établi, au cours de sa longue existence, d'innombrables normes et recommandations relatives au statut social du marin.

5.25. La Convention de l'OIT n° 22 de 1926 a spécifiquement trait au contrat d'engagement maritime et est toujours obligatoire en Belgique⁷⁶.

5.26. Le 23 février 2006, la Convention du Travail maritime 2006 a été adoptée. Cette Convention OIT consolide et codifie les Conventions OIT précédentes sur le statut des marins et tend, selon le préambule, à « créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que

101 ; aussi Fallon, M., « Les règles d'applicabilité en DIP », in *Mélanges offerts à Raymond Vanderelst*, Bruxelles, Nemesis, 1986, (285), 297, n° 17); pour la qualification de loi de police, déjà Dumortier, J., *Arbeidsverhoudingen in het internationaal privaatrecht*, Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1981, 30, n° 24 ; comp. Rigaux, F., « Les règles de droit délimitant leur propre domaine d'application », *Ann. Dr.* 1983, (285), 302, n° 25 et 305-306, n° 29 ; voy. aussi Rigaux, F. et Fallon, M., *DIP*, Bruxelles, Larcier, 2005, 897, n° 14.171.

⁷¹ Voy. *infra*, n° 5.29.

⁷² Voy. *infra*, n°s 5.29 et aussi 5.32, 5.34 et 5.36.

⁷³ C. trav. Anvers 20 juin 2002, *J.P.A.* 2003, 215.

⁷⁴ Cass. 4 mai 1992, *AC* 1991-92, 826, *Pas.* 1992, I, 771 ; Trib. Trav. Bruxelles, 8 septembre 1982, *JTT* 1983, 146.

⁷⁵ *Doc. parl.*, Sénat, 1925-26, n° 236, 2.

⁷⁶ Voy. L. 23 juillet 1927 portant approbation des conventions adoptées par la Conférence internationale du travail au cours de sa neuvième session, tenue à Genève du 7 au 24 juin 1926 et concernant respectivement le contrat d'engagement des marins et le rapatriement des marins (*M.B.* 17 novembre 1927).

possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail ».

La Convention du Travail maritime 2006 fixe diverses conditions minimales, telles que l'âge minimum, le certificat médical, la formation et la qualification, le recrutement et le placement, les temps de travail et de repos, les rémunérations, le droit aux vacances, le rapatriement, le logement ainsi que d'autres questions traitées dans des conventions OIT antérieures. La Convention vise à remplacer 36 Conventions OIT plus anciennes (art. X).

Sauf disposition expresse, la Convention est applicable à « tous les gens de mer » (art. II.2). Cette notion est définie comme suit :

les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique; (Art. II.1.f).

La notion navire désigne :

tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; (art. II.1.i).

Compte tenu de ces définitions, la Convention s'applique apparemment également aux membres du personnel actifs à bord au service de non-armateurs, et a un champ d'application plus large que les lois sur les contrats de travail maritime belges. En cas de doute quant à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des États membres, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées (art. II.3).

L'application de la Convention du Travail maritime 2006 aux navires publics est également relativement large :

Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires. (art. II.4)⁷⁷.

La Convention ne s'applique pas aux gens de mer affectés à la pêche (art. II.1.f j° II.4).

Le titre 2 de la Convention relative aux « Conditions d'emploi » comprend une Règle distincte au sujet des contrats d'engagement, dont le texte est formulé comme suit :

⁷⁷ L'art. II dispose encore:

5. En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime

Objet: assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable

1. *Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.*
2. *Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.*
3. *Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.*

Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

1. *Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:*

- a) *à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;*
- b) *les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;*
- c) *l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;*
- d) *des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime;*
- e) *tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.*

2. *Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:*

- a) *un exemplaire d'un contrat type;*
- b) *les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.*

3. *Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire.*

La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. *Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:*

- a) *le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;*
- b) *le nom et l'adresse de l'armateur;*

- c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;
- d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;
- e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:
 - i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
 - ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;
 - iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;
- h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;
- i) le droit du marin à un rapatriement;
- j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;
- k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

Conditions d'emploi

Principe directeur B2.1 – Contrat d'engagement maritime

Principe directeur B2.1.1 – États de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 e) de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document en question contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 e) de cette norme.

5.27. La décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007⁷⁸ autorisait les États membres à ratifier, pour les parties relevant de la compétence communautaire⁷⁹, la convention du travail maritime (art. 1). Les États membres devaient s'efforcer de prendre les mesures nécessaires pour déposer le plus tôt possible, et de préférence avant le 31 décembre 2010, leurs instruments de

⁷⁸ Décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime 2006 de l'Organisation internationale du travail (J.O. 22 juin 2007, L 161/63).

⁷⁹ Quelques-unes des dispositions de cette convention relatives à la coordination des régimes de sécurité sociale relèvent de la compétence exclusive de la Communauté (consid. 6).

ratification de la convention auprès de la direction générale du Bureau international du travail (art. 2).

La Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009⁸⁰ a fixé la mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

5.28. Dans son avis concernant l'avant-projet de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, le Conseil d'État suggérait d'expliquer de façon détaillée dans l'Exposé des motifs quelles dispositions des Conventions OIT n° 22, 23 et 55 relatives au contrat de travail pour marins, le rapatriement des marins et les obligations de l'armateur en cas de maladie, accident ou décès des marins, sortissaient immédiatement effet et ne nécessitaient donc pas de mesures législatives⁸¹. Le gouvernement n'a apparemment donné que dans une moindre mesure suite à cette suggestion⁸².

Et le Conseil d'État d'ajouter qu'une fois que la Convention du Travail maritime 2006 lierait la Belgique, le texte de loi devrait être adapté à cette Convention⁸³.

La ratification de la Convention par la Belgique et l'adaptation de la loi belge est aujourd'hui préparée par le SFP Emploi et fait l'objet d'une concertation paritaire. Les travaux préparatoires lors de la mise sous presse de la présente Ébauche avaient trait :

- au projet de loi portant approbation de la Convention relative au droit du travail maritime, approuvée par la Conférence internationale du travail lors de sa 94^{ème} session (maritime) tenue en février 2006 à Genève ;
- au projet de loi en vue de la mise en œuvre et du contrôle de l'application de la Convention relative au travail maritime 2006.

Etant donné que la Commission de droit maritime n'a pas estimé utile d'interférer avec les travaux préparatoires, compte tenu de sa mission générale de recodification du droit de la navigation, nous ne nous attarderons, dans le présent Livre Bleu, pas davantage aux modifications (d'ailleurs restreintes) de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, qui devra le cas échéant aller de pair avec l'approbation de la Convention du travail maritime 2006. L'intégration de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 éventuellement mise à jour dans le Code belge de la Navigation pourra être examinée plus tard.

5.29. Selon l'opinion générale traditionnelle dans les milieux internationaux, les contrats de travail maritime dans la marine marchande, qui touchent donc l'ordre interne du navire, sont en principe régis par le droit de l'État du pavillon⁸⁴.

⁸⁰ Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime 2006 et modifiant la directive 1999/63/CE (J.O. 20 mai 2009, L 124/30).

⁸¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 118. On n'admet, de manière générale, pas l'application directe des conventions de droit international du travail (Voy. not. Dubois, B., « Impact van het Europees en het internationaal recht op het Belgisch sociaal recht », *TPR* 1987, (503), 543, n° 65 ; Van Putten, M., « Doorwerking in het Belgische arbeidsrecht. IAO-conventies, art. 6.4 ESH en *soft law* », in Wouters, J. et Van eekhoutte, D., *Doorwerking van internationaal recht in de Belgische rechtsorde*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2006, (407), 418).

⁸² *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 40, 41 et 51.

⁸³ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 118.

⁸⁴ Voy. p. ex. Manca I, 23.

Compte tenu du succès des pavillons à registre ouvert, dits *flags of convenience* ou pavillons de complaisance, et donc l'absence évoquée régulièrement de tout lien entre le navire et l'État du pavillon, l'application de la loi de l'État du pavillon a suscité le doute dans la jurisprudence et la doctrine ; d'aucuns suggèrent que la loi du lieu où le propriétaire du navire a son siège principal doit le cas échéant avoir priorité⁸⁵. La question est devenue pressante depuis l'apparition des *crewing* ou *managing agencies*, qui sont généralement actives à l'étranger. Et Carbone de constater, dans le contexte du droit du travail maritime, une dévaluation progressive de la législation de l'État du pavillon⁸⁶. Ajoutons à cela qu'il existe dans certains pays une tendance à aligner le statut des marins sur celui des travailleurs ordinaires de droit commun⁸⁷.

A l'heure qu'il est, il faut toutefois partir de la règle conflictuelle suivante en ce qui concerne les contrats de travail individuels repris dans le règlement Rome I :

Article 8

Contrats de travail individuels

1. *Le contrat individuel de travail est régi par la loi choisie par les parties conformément à l'article 3. Ce choix ne peut toutefois avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui, à défaut de choix, aurait été applicable selon les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article.*

2. *À défaut de choix exercé par les parties, le contrat individuel de travail est régi par la loi du pays dans lequel ou, à défaut, à partir duquel le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail. Le pays dans lequel le travail est habituellement accompli n'est pas réputé changer lorsque le travailleur accomplit son travail de façon temporaire dans un autre pays.*

3. *Si la loi applicable ne peut être déterminée sur la base du paragraphe 2, le contrat est régi par la loi du pays dans lequel est situé l'établissement qui a embauché le travailleur.*

4. *S'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays que celui visé au paragraphe 2 ou 3, la loi de cet autre pays s'applique.*

La Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles prévoyait :

Art. 6. Contrats individuels du travail

1. *Nonobstant les dispositions de l'article 3, dans le contrat de travail, le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection qui lui assurent les dispositions impératives de la loi qui serait applicable, à défaut de choix, en vertu du paragraphe 2 du présent article.*

2. *Nonobstant les dispositions de l'article 4 et à défaut de choix exercé conformément à l'article 3, le contrat de travail est régi :*

a) *par la loi du pays où le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail, même s'il est détaché à titre temporaire dans un autre pays,*

ou

b) *si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, par la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur, à moins qu'il ne résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable.*

⁸⁵ Voy. Rigaux, F. et Fallon, M., *DIP*, Bruxelles, Larcier, 2005, 897, n° 14.171 ; voy. aussi *infra*, n° 5.36 au sujet du droit néerlandais. Au sujet des problèmes généraux propres à l'application de la loi de l'État pavillon, voy. Tetley *ICOL*, 212-224.

⁸⁶ Carbone, not. 147 et 165.

⁸⁷ Voy. not. Carbone, 149-150.

Le Règlement Rome I ne prévoit aucune règle spécifique en cas de conflit au sujet du travail maritime. Le Règlement ne fixe nulle part expressément une règle renvoyant au pavillon du navire.

La Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ne contenait pas non plus une règle spécifique de renvoi s'appliquant aux contrats de travail maritime et ne renvoyait en outre nulle part à la loi de l'État du pavillon.

Apparemment, c'est plus ou moins à dessein qu'on avait décidé de ne pas reprendre une règle spécifique de renvoi pour les contrats de travail maritime dans la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Les rédacteurs étant probablement d'avis que la règle de renvoi ordinaire en vigueur pour les contrats de travail suffisait ou ne souhaitaient pas spécialement approfondir cette problématique propre au droit maritime. Quoi qu'il en soit, ils n'ont nulle part laissé entendre quelle était selon eux la solution concrète⁸⁸.

L'application des règles générales de renvoi de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles et du Règlement Rome I a suscité de violents débats dans les milieux juridiques.

Certains auteurs estiment qu'on ne peut assimiler le droit de l'État du pavillon avec le droit du pays où le travailleur accomplit habituellement ses activités en exécution de la convention. Aujourd'hui, un navire n'est en principe pas considéré comme faisant partie du territoire national de l'État du pavillon. Un navire est un instrument de travail, pas un territoire. Les navires se trouvent d'ailleurs la plupart du temps du travail en pleine mer, qui ne relève par définition d'aucun pays⁸⁹.

Un auteur comme Mankowski persiste cependant à dire – avec force motifs – que le rattachement au pavillon n'est rien d'autre que l'application particulière du rattachement au lieu de travail ordinaire, la souveraineté de l'État du pavillon n'étant en effet qu'une troisième sorte de souveraineté, en plus de la souveraineté territoriale et personnelle, et qu'il n'apparaît nulle part que les rédacteurs de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ont voulu omettre le rattachement au pavillon traditionnel en droit maritime – qui découle par ailleurs du droit maritime international et qui avait cours dans tous les États cosignataires de la convention, dont la Belgique⁹⁰.

Puttfarken estimait, lui aussi, que si le navire n'est pas un territoire national, il est tout de même un lieu du travail qui ne change généralement pas⁹¹. Chaumette, par exemple, s'est quant à lui basé sur l'application du droit de l'État du pavillon comme droit du lieu de travail habituel⁹².

⁸⁸ Le Rapport de Giuliano et Lagarde dit uniquement :

En ce qui concerne le travail exécuté en dehors de toute juridiction d'un État, le groupe a estimé que la règle retenue à l'article 6 pourrait en principe s'appliquer. Pour le travail effectué sur une plate-forme pétrolière en haute mer, on devrait appliquer la loi du pays de l'entreprise qui a embauché le travailleur.

Le groupe n'a pas recherché une règle spéciale pour le travail effectué par les membres de l'équipage à bord des navires.

(Rapport concernant la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, par Mario Giuliano, professeur à l'université de Milan, et Paul Lagarde, professeur à l'Université de Paris I, *Doc. parl.*, Sénat, 1985-86, n° 362/1, 44, aussi dans *J.O.* 31 octobre 1980, C 282/1). Voy. aussi Mankowski, 464-465.

⁸⁹ Hartenstein, O., « Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht », *Transportrecht* 2008, (143), 161.

⁹⁰ Voy. Mankowski, 466-494 et nombreuses références.

⁹¹ Puttfarken, H.-J., *See-Arbeitsrecht: Neues im IPR*, Hamburg, Deutsches Verein für Internationales Seerecht, 1988, 10-11.

⁹² Chaumette, P., *Le contrat d'engagement maritime*, Paris, CNRS Droit, 1993, 64-66.

En ce qui concerne la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, l'avocat général Darmon a signalé :

80. *L'essentiel, selon nous, est de vérifier s'il existe une règle générale impliquant que le droit du travail de l'État du pavillon soit obligatoirement appliqué aux contrats de travail des marins, non résidents, ressortissants d'États tiers.*

81. *Si telle n'est pas la solution du droit allemand, telle n'est pas non plus celle du droit international privé défini entre les États membres. Ainsi, la convention de Rome permet aux parties à un contrat de travail de choisir la loi applicable à ce contrat (articles 3, paragraphe 1, et 6, paragraphe 1), sous réserve de ne pas priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi applicable à défaut de choix. Celle-ci, selon l'article 6, paragraphe 2, peut être soit la loi du pays où le travailleur accomplit habituellement son travail, soit la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur, soit la loi d'un autre pays avec lequel le contrat de travail présente des liens plus étroits. A cet égard, il n'est pas, à notre sens, déraisonnable de penser que, si tel était le cas, le contrat de travail d'un marin philippin, rédigé en espagnol, conclu aux Philippines, et ayant pour objet l'emploi sur un navire faisant des trajets entre le Sud-Est asiatique et la République fédérale d'Allemagne, sans que le travailleur ne puisse en aucun cas résider en Allemagne, puisse être régi par le droit philippin* 93.

Selon d'autres, le contrat de travail maritime conclu sous la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles était régi, du fait que le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, à défaut de choix du droit « *par le droit du pays où se trouve le siège qui a engagé le travailleur* » (art. 6.2, convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles)⁹⁴ ; d'autres ont estimé que cela n'était pas réaliste et certainement pas une raison de ne pas tenir compte du droit du pavillon⁹⁵.

Le règlement Rome I n'a apparemment pas fortement changé le régime DIP des contrats de travail maritime.

Selon le Règlement Rome I, priorité doit être donnée, à défaut de choix du droit, le contrat individuel de travail est régi par « *la loi du pays dans lequel ou, à défaut, à partir duquel le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail* » (art. 8.2). Le passage en italiques est nouveau. Ce faisant, on a pensé au personnel à bord d'avions, qui travaille à partir d'un aéroport déterminé⁹⁶. Il n'est pas clair toutefois comment ce critère peut ou doit être appliqué aux travailleurs occupés à bord d'un navire. Le critère n'entraîne pas d'office l'application du droit de

⁹³ Concl. AG Darmon du 17 mars 1992 pour la C.J.C.E., 17 mars 1993, Sloman Neptun, C-72/91 EN C-73/91, *Rec. C.J.C.E.* 1993, I-00887.

⁹⁴ Notamment dans ce sens Engels, C., « *Arbeidsovereenkomsten met een internationaal aspect* », in Van Houtte, H. et Pertegás Sender, M. (réd.), *Europese IPR-verdragen*, Leuven / Amersfoort, Acco, 1997, (235), 242, n° 8.17 ; Gaudemet-Tallon, H., « *Jurisprudence sur la Convention de Rome du 19 juin 1980* », *RTDE* 1994, (101), 102.

⁹⁵ Puttfarcken, 240, n° 572

⁹⁶ La proposition de la Commission expliquait :

La règle de principe du paragraphe 2, point a), a été complétée par les termes « pays à partir duquel... » afin de tenir compte de la jurisprudence de la CJCE dans le cadre de l'article 18 du règlement « Bruxelles I » et de sa conception large du lieu habituel de travail. Cette modification permet, par exemple, d'appliquer la règle au personnel travaillant à bord d'avions, s'il existe une base fixe à partir duquel le travail est organisé et où ce personnel exerce d'autres obligations vis-à-vis de l'employeur (enregistrement, contrôle de sécurité). Le

*paragraphe 2, point b), s'appliquera alors plus rarement. Le texte donne ensuite des indications complémentaires pour déterminer si un salarié envoyé à l'étranger se trouve en situation de « détachement temporaire », sans toutefois donner une définition rigide. La modification invite notamment le juge à tenir compte de l'intention des parties. » (Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), COM/2005/0650 def., 8). Voy. encore Monserey, L. et Claeys, T., « *Internationaal privaats arbeidsrecht in Rome I* », *Or.* 2009, (257), 265 et 269-270.*

l'État du domicile du travailleur puisqu'il faut que le travailleur accomplisse dans cet État certains actes pour l'employeur⁹⁷.

Il faudra donc, en ce qui concerne les contrats de travail maritime de travailleurs qui travaillent uniquement à bord du navire, recourir à la loi du pays dans lequel est domicilié l'établissement qui a embauché le travailleur (art. 8.3). L'explication reprise dans la proposition de la Commission, selon laquelle cette loi serait aussi applicable si le travailleur « n'accomplit pas habituellement son travail dans un espace non soumis à la souveraineté nationale »⁹⁸ n'a pas été reprise dans le texte final du règlement. Cela aurait bien entendu permis de renvoyer au droit de l'établissement de l'employeur⁹⁹.

Disons enfin que certains auteurs continuent, par principe, en raison de l'application du droit public de travail maritime, à opter pour le droit de l'État du pavillon et à vouloir résoudre le problème des pavillons de complaisance en faisant référence à la règle des « liens plus étroits » avec un autre pays (art. 8.4 Règlement Rome I)¹⁰⁰.

Quant à savoir si les dispositions de loi nationale, déclarées applicables par la loi nationale sur le travail maritime aux navires battant pavillon national et non pas aux navires étrangers, au sens de l'(art. 7) et actuellement art. 9 du Règlement Rome I, peuvent être considérées comme étant obligatoires, une certaine insécurité subsiste. En ce qui concerne les dispositions de loi belges, il existe manifestement dans la doctrine une tendance à répondre en l'occurrence par l'affirmative¹⁰¹. Comme on pourra le lire plus loin, l'observation contraignante de la loi du pavillon est fortement relativisée, voire abandonnée, en Allemagne, en France et aux Pays-Bas. A l'heure qu'il est, maintenir le principe d'application obligatoire du droit maritime à bord de navires belge semble plutôt bizarre.

L'on peut entre-temps conclure de ce qui précède (1) que si le principe d'application de la loi de l'État pavillon aux contrats de travail maritime a toujours été le point de départ classique, il est aujourd'hui tout sauf évident (2), que le DIP relatif aux contrats de travail maritime en Belgique est régi par la règle générale de conflit de lois en vigueur pour les contrats de travail individuels repris au Règlement Rome I, (3) que l'application de cette règle aux contrats de travail maritime ne garantit pas la sécurité juridique, et (4) qu'on ne peut maintenir le régime précité du champ d'application international des lois belges en vigueur aux contrats de travail maritime à la lumière du Règlement Rome I que si l'on accepte le caractère obligatoire particulier de ce régime. Nous reviendrons plus tard sur cette dernière question¹⁰².

5.30. Précisons enfin, pour être complets, que la Directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services¹⁰³, ne s'applique pas aux entreprises de la marine marchande pour ce qui est du personnel navigant (art. 1.2).

⁹⁷ Hartenstein, O., « Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht », *Transportrecht* 2008, (143), 161.

⁹⁸ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), COM/2005/0650 def., 18 (art. 6.2 (b)).

⁹⁹ Hartenstein, O., « Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht », *Transportrecht* 2008, (143), 161.

¹⁰⁰ Hartenstein, O., « Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht », *Transportrecht* 2008, (143), 161, not. 131, avec référence à Junker.

¹⁰¹ Voy. à ce sujet *supra*, n° 5.21.

¹⁰² Voy. *infra*, n° 5.49.

¹⁰³ J.O. 21 janvier 1997, L 18/1.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- INTRODUCTION

5.31. Étant donné qu'il n'est pas dans nos intentions, comme nous l'expliquerons plus tard, de proposer dans le présent Livre Bleu une révision des lois relatives au contrat de travail maritime, nous nous garderons pour l'instant de comparer les lois nationales belges aux lois correspondantes étrangères.

Les leçons que nous pourrions tirer des lois en vigueur dans les pays voisins seraient d'ailleurs plutôt limitées. D'une part parce que les lois spécifiques en vigueur dans d'autres pays, dont les Pays-Bas, sont totalement dépassées. Deuxièmement parce que certaines règles spécifiques relatives au travail maritime sont, comme l'indiquait déjà le législateur belge en 1928, dans la plupart des pays relativement similaires¹⁰⁴.

Mais comme nous nous attardons dans le présent rapport aux aspects techniques de l'insertion de lois spécifiques sur les contrats de travail dans le Code belge de la Navigation, à leur champ d'application et à la problématique de DIP, il est dans certains cas précis intéressant d'étudier le droit étranger. L'aperçu ci-dessous se limite donc en principe à ces aspects.

- ALLEMAGNE

5.32. En Allemagne aussi, le statut de l'équipage n'est traité qu'accessoirement dans le domaine du droit de la marine marchande¹⁰⁵.

Le droit relatif aux contrats de travail maritime est repris dans le *Seemannsgesetz* du 26 juillet 1957, qui ne contient toutefois pas la codification complète du droit du travail pertinent, mais qui doit être lu en combinaison avec les lois sur les contrats de travail en droit commun, étant entendu toutefois que ladite loi spéciale prime sur les règles de droit commun¹⁰⁶. Le *Seemannsgesetz* règle aussi les conditions de travail, l'ordre à bord ainsi que d'autres questions disciplinaires et pénales.

Le champ d'application du *Seemannsgesetz* est défini comme suit :

§ 1 Geltungsbereich

Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für alle Kauffahrteischiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen.

Depuis l'insertion de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles dans le *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB)* (art. 27-37), la règle générale des contrats de travail individuels a été appliquée aux contrats de travail maritime, et le § 1 du *Seemannsgesetz* se voit privé de toute portée DIP¹⁰⁷. Lesdites dispositions de l'*EGBGB* ont entre-temps été abrogées et l'Allemagne applique aujourd'hui le Règlement Rome I. La doctrine allemande au sujet du DIP maritime est abondante, mais divergente¹⁰⁸. Fait est que le droit de l'État du pavillon n'est pas déterminant et que le § 1 du *Seemannsgesetz* ne fait pas obstacle à un régime de travail étranger¹⁰⁹.

¹⁰⁴ Voy. *supra*, n° 5.23.

¹⁰⁵ Puttfarcken, 233, n° 562.

¹⁰⁶ Puttfarcken, 236, n° 565; comp. Herber, 161.

¹⁰⁷ Voy. e.a. Mankowski, 504-510.

¹⁰⁸ Voy. indications *supra*, n° 5.29, dans not. et aussi e.a. Puttfarcken, 240-241, n°s 571-573.

¹⁰⁹ Encore Puttfarcken, 240-241, n°s 571-573 ; voy. cependant *supra*, n° 5.29 sur le point de vue de Mankowski sur le droit de l'Etat pavillon, sur le choix libre du droit aussi Mankowski, 502-504.

La loi allemande prévoit aussi la possibilité de conclure un engagement à durée indéterminée, en vertu duquel le travailleur peut être engagé, en fonction des besoins, sur différents navires ; une telle forme d'engagement serait d'ailleurs aujourd'hui la règle¹¹⁰.

Les travailleurs d'autres employeurs que l'armateur ou la compagnie de charter, tels les employés dans une boutique hors taxe sur un ferry, ne sont pas assimilés à des hommes d'équipage dans le sens du *Seemannsgesetz*¹¹¹.

L'engagement de travailleurs non résidents en Allemagne à bord de navires inscrits dans le deuxième registre allemand ne sera en principe pas régi par le droit allemand¹¹². Le § 21 (4) du *Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz - F/RG)* dispose :

Arbeitsverhältnisse von Besatzungsmitgliedern eines im Internationalen Seeschiffsregister eingetragenen Kauffahrteischiffes, die im Inland keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben, unterliegen bei der Anwendung des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6) vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft nicht schon auf Grund der Tatsache, daß das Schiff die Bundesflagge führt, dem deutschen Recht. Werden für die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse von ausländischen Gewerkschaften Tarifverträge abgeschlossen, so haben diese nur dann die im Tarifvertragsgesetz genannten Wirkungen, wenn für sie die Anwendung des im Geltungsbereich des Grundgesetzes geltenden Tarifrechts sowie die Zuständigkeit der deutschen Gerichte vereinbart worden ist. Nach Inkrafttreten dieses Absatzes abgeschlossene Tarifverträge beziehen sich auf die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse im Zweifel nur, wenn sie dies ausdrücklich vorsehen. Die Vorschriften des deutschen Sozialversicherungsrechts bleiben unberührt¹¹³.

- ANGLETERRE

5.33. La loi la plus importante relative à l'engagement de marins est la *Merchant Shipping Act 1995*, dont le « Part III (Sections 24-84) » est intitulée « Masters and seamen ».

La portée de cette loi n'empêche cependant pas l'application éventuelle des règles de droit commun en matière de droit du travail¹¹⁴.

- FRANCE

5.34. En France, le statut des marins a longtemps été régi principalement par le Code du travail maritime, dont la version de base remonte au 13 décembre 1926. Entre-temps, le régime du travail maritime a été nouvellement réglé dans le *Code des transports*¹¹⁵. Comme ce Code n'a pas encore fait l'objet de commentaires dans la doctrine ou la jurisprudence, nous nous limiterons ici à quelques considérations au sujet du Code du travail maritime¹¹⁶.

¹¹⁰ Puttfarcken, 236, n° 565.

¹¹¹ Herber, 159. Comp. entre-temps toutefois *supra*, n° 5.26 au sujet du champ d'application de la Convention du travail maritime 2006.

¹¹² Voy. à ce propos not. Herber, 164 et références.

¹¹³ Pour une analyse plus approfondie et une critique sur le plan technique législatif, voy. Mankowski, 511 et s.

¹¹⁴ Chorley-Giles, 109.

¹¹⁵ Voy. not. art. L5541-1 et s. du Code ; en ce qui concerne le Code en général, voy. Livre Bleu 1, 130-131, n° 1.136 et 209-222, n° 1.253.

¹¹⁶ A noter, l'art. L5541-1 du Code des transports, qui dispose :

En ce qui concerne le champ d'application, ce dernier code n'était applicable que dans la mesure où le marin était effectivement engagé à bord d'un navire français ; dès qu'il travaillait à terre, il était assujéti au droit commun en matière de droit du travail¹¹⁷. L'alternance entre les divers régimes légaux posait régulièrement problème¹¹⁸ et n'est donc certes pas un exemple pour la Belgique.

Par analogie au régime belge correspondant, le Code du travail maritime limitait son champ d'application au travail effectué à bord de navires français en disposant expressément :

La présente loi est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français. Elle n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger (art. 5).

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés sur les navires français (art. 119, premier alinéa).

Contrairement à la Belgique, on part du principe que ces règles – qui étaient initialement comprises comme des règles de police – ne font pas obstacle au choix libre du droit : un employeur peut stipuler l'application du Code du travail maritime français pour les activités à bord d'un navire qui n'est pas français, tout comme on peut probablement convenir de l'application d'un régime légal étranger à bord d'un navire français¹¹⁹. Lorsque la loi de l'État du pavillon (étranger) engendre une solution qui ne correspond pas à la réalité, il n'en est pas tenu compte et la loi française est appliquée¹²⁰.

Depuis 1947, le droit français reconnaît le droit à l'engagement au service d'un armateur au lieu d'un service à bord d'un navire déterminé. Ce type de marin est désigné par le terme « marin stabilisé »¹²¹.

La loi spécifique française relative à l'exercice de la profession de marin s'étend aussi à la notion d'exploitant d'un magasin à bord¹²². Il existe en France une riche casuistique concernant l'applicabilité du droit du travail maritime à des cas pareils, dont nous ne parlerons pas ici¹²³.

L'engagement à bord d'un navire inscrit sur le Registre International Français (RIF) est à la fois assujéti à la loi que les parties auront choisie et aux dispositions de la loi relative au RIF

Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer.

¹¹⁷ L'art. 4, premier alinéa dispose :

Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du code du travail.

¹¹⁸ Voy. brièvement Bonassies-Scapel, 217, n° 299 ; comp. Remond-Gouilloud, 119, n° 182 ; Vialard, 181-182, n° 204.

¹¹⁹ Voy. Chaumette, P., note sous Cass. fr. 16 novembre 1993, DMF 1994, (472), 473-474 ; Chaumette in Beurier, 658, n° 415.23.

¹²⁰ Voy. Chaumette in Beurier, 659, n° 415.26 ; Carbone, 171-172.

¹²¹ Bonassies-Scapel, 221, n° 307.

¹²² Conformément à Remond-Gouilloud, 118, n° 178 sur la base de l'art. 1, premier alinéa du Décret n° 67-690 du 7 août 1967 « relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin », qui dispose :

Exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.

¹²³ Voy. not. Cass.fr., 26 septembre 2007, DMF 2008, 15, note de Chaumette, P., « Marin ou pas marin : comment trancher ? », plus références ; voy. aussi Cass.fr., 15 mars 1972, Dr. eur. transp. 1972, 76 ; comp. de nouveau supra, n° 5.26 relatif au champ d'application de la Convention du travail maritime 2006.

proprement dit¹²⁴. Cette dernière fait dépendre la conclusion d'un *manning agreement* avec une entreprise de travail maritime de l'agrément de cette dernière par les autorités du pays où elle est établie et, à défaut, d'une vérification par l'armateur que l'entreprise répond aux règles de l'OIT en vigueur¹²⁵.

- LUXEMBOURG

5.35. Au Luxembourg, la Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois contient un titre 3 détaillé sur le « Droit du travail applicable aux hommes d'équipage » (art. 72-104). Ce titre concerne en majeure partie le contrat de travail maritime et les droits et obligations du marin.

La loi indique de façon détaillée quelles lois relatives au droit commun en matière de travail ne sont pas applicables au contrat de travail maritime (art. 104) ; parmi celles-ci figure, entre autres, la Loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail. La Loi du 9 novembre 1990 dispose par contre expressément que certaines dispositions spécifiques de droit commun, ainsi qu'une série de Conventions OIT seront applicables.

- PAYS-BAS

5.36. La modernisation envisagée déjà plusieurs fois du droit du travail maritime néerlandais¹²⁶ n'a toujours pas eu lieu. Les lois actuellement en vigueur sont très fragmentées¹²⁷.

A l'heure actuelle, les dispositions légales spécifiques relatives au contrat de travail du capitaine et des autres hommes d'équipage – et les règles particulières en vigueur pour les hommes d'équipage dans la pêche – sont toujours comprises dans l'ancien *Wetboek van Koophandel* art. 375-292 et 393-352w. Elles ne sont donc pas reprises dans le Livre 8 du *Burgerlijk Wetboek*¹²⁸.

¹²⁴ Voy. sommairement Bonassies-Scapel, 217, n° 299 ; voy. not. aussi Rodière-du Pontavice, 179, n° 187.

¹²⁵ La Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français dispose, entre autres:

Article 8

Est entreprise de travail maritime toute personne physique ou morale dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche en fonction de leur qualification et rémunère à cet effet.

Article 9

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

¹²⁶ Voy. *infra*, n° 5.158.

¹²⁷ En ce qui concerne la situation telle qu'elle se présente actuellement :

*« Omtrent de arbeidsvoorwaarden van zeeverkenemers zijn bepalingen te vinden verspreid over een tiental wetten en regelingen. Het betreft het Wetboek van Koophandel, waarin veel beginselbepalingen zijn neergelegd, de Boeken 7 en 8 BW, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de Wet op de CAO, de Wet op het algemeen verbindend en onverbindend verklaren van bepalingen van cao, de Wet Minimumloon en minimumvakantiebijslag, de Zeevaartbemanningswet, de Vaarplichtwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Daarnaast zijn enkele cao's van toepassing, waarvan de belangrijkste zijn de cao voor de Handelsvaart tot 9000 GT, A1 nr 9318 en de cao inzake de stichting fonds sociaal maritieme voorzieningen zeescheepvaart en de stichting opleidings- en ontwikkelingsfonds zeescheepvaart. De betrokken materie is, voorzover al geregeld, kortom zeer versnipperd, en daardoor ondoorzichtig, lastig toegankelijk en moeilijk te handhaven » (Heerma van Voss, G.J.J. (réd.), Sütő, V.J.A. et Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006*, Rapport final, 16 mars 2007, 37).*

¹²⁸ Au sujet du sort sur le plan de la technique législative du droit du travail maritime, voy. plus particulièrement W.J.G., « Vervoersrecht in Boek 8 BW », Oosterveen, W.J.G. e.a., *Vervoersrecht in Boek 8 BW*, Deventer, W.E.J. Tjeenk Willnk, 1997, (1), 15-16.

Le *Wetboek van Koophandel* dispose expressément que les dispositions du *Burgerlijk Wetboek* sont applicables au contrat de travail entre l'employeur du secteur maritime et l'homme d'équipage dans la mesure où il n'y est pas dérogé dans le code (art. 397)¹²⁹.

Lors de l'implémentation de la Convention du Travail maritime 2006, le Gouvernement a été invité à codifier la loi sur le travail maritime dans une seule nouvelle loi, l'un des avantages avancés étant la facilité de s'adapter aux modifications ultérieures éventuelles de la Convention du Travail maritime 2006. On pourrait en outre plus facilement se rallier à l'enchevêtrement des dispositions de droit public et de droit privé propre à cette Convention et tenir compte de l'application de la Convention au personnel navigant dont le contrat de travail n'est pas régi par la loi de l'État du pavillon. La codification dans une seule loi permettrait enfin de mettre fin au morcellement actuel de dispositions légales et à la distinction devenue entre-temps obsolète entre le régime du capitaine et celui des autres hommes d'équipage, et de rendre autant que possible le *Ministerie van Verkeer en Waterstaat*¹³⁰ administrativement responsable.

Il était en outre conseillé d'ajouter une éventuelle loi de droit privé distincte relative au travail à bord de navires de mer aux dispositions du Livre 7 *NBW* relatives aux contrats de travail plutôt qu'au Livre 8¹³¹.

A noter aussi que la jurisprudence néerlandaise appliquait déjà, avant l'entrée en vigueur de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, les principes préconisés au sujet des contrats de travail. Elle honorait, de manière générale, le choix du droit. A défaut de choix du droit, on appliquait généralement le droit de l'État du pavillon du navire. L'applicabilité du droit de l'État du pavillon était considérée comme une application de la fiction que le navire fait partie du territoire de l'État du pavillon, de sorte que le travail est habituellement accompli dans l'État du pavillon. Mais il existe aussi une jurisprudence qui applique, à défaut du choix du droit, le droit de l'État où est établi l'employeur qui a engagé le travailleur. Cette dernière solution serait plus proche des relations effectives entre parties¹³².

- AUTRES PAYS

5.37. En Norvège, la loi sur le travail de 1923 a été extraite du code maritime. Aujourd'hui, le travail à bord de navires de mer norvégiens est régi par le *Seaman's Act* de 1953¹³³, entre-temps mis à jour. La loi norvégienne prévoit en outre la possibilité de conclure des « shipping company contracts »¹³⁴.

5.38. Le *Codice della navigazione* italien est un des rares exemples de disposition légale explicite en cas de conflit :

¹²⁹ L'art. 1 dispose par ailleurs :

Het Burgerlijk Wetboek is, voor zoo verre daarvan bij dit Wetboek niet bijzonderlijk is afgeveken, ook op de in dit Wetboek behandelde onderwerpen toepasselijk.

¹³⁰ Heerma van Voss, G.J.J. (réd.), Sütő, V.J.A. et Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006, o.c.*, 17-21.

¹³¹ Heerma van Voss, G.J.J. (réd.), Sütő, V.J.A. et Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006, o.c.*, 23-25.

¹³² Voy. Boonk, 129-130 et nombreuses références ; voy. sommairement Engels, C., « Arbeidsovereenkomsten met een internationaal aspect », in Van Houtte, H. et Pertegás Sender, M. (red.), *Europese IPR-verdragen*, Leuven / Amersfoort, Acco, 1997, (235), 242, n° 8.17

¹³³ Falkanger-Bull-Brautaset, 235.

¹³⁴ Falkanger-Bull-Brautaset, 237.

Articolo 9 - Legge regolatrice del contratto di lavoro.

I contratti di lavoro della gente del mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

A noter ici, la reconnaissance du libre choix du droit pour le travail à bord de navires étrangers. Aujourd'hui, le Règlement Rome I est aussi d'application en Italie.

5.39. La Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953 contient un Titre IV séparé intitulé « De l'équipage ». Le premier chapitre contient les « Dispositions générales » (art. 60-67), le deuxième est intitulé « Du contrat d'engagement » (art. 68-81) et le troisième « De la sécurité sociale » (art. 82-86).

L'article 63.1 contient une règle intéressante concernant le champ d'application internationale :

A bord des navires suisses, la législation suisse sur le travail et les assurances sociales s'applique à l'équipage, à moins que des exceptions ou dérogations ne soient prévues par la loi, par des conventions internationales ou par une ordonnance du Conseil fédéral.

L'article 68 règle l'application de la loi suisse au contrat de travail maritime :

¹ *Les dispositions sur le contrat d'engagement sont applicables à tous les marins servant à bord des navires suisses, quelle que soit leur nationalité.*

² *Sous réserve des dispositions de la présente loi, le contrat d'engagement des marins servant à bord des navires suisses est régi par le code des obligations. L'art. 333a du code des obligations concernant la consultation de la représentation des travailleurs en cas de transfert des rapports de travail, les art. 335d à 335g concernant le licenciement collectif ainsi que l'art. 336, al. 3, ne sont toutefois pas applicables.*

5.40. Les États-Unis et le Canada optent apparemment aussi pour l'application de la loi de l'État du pavillon aux contrats de travail maritime¹³⁵.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

5.41. Lors de la première consultation au sujet du *Livre Vert Nouvelle Loi belge de la Navigation* (dénommé ci-après « Livre vert »)¹³⁶, la relation entre la Loi maritime et les deux nouvelles lois sur les contrats d'engagement maritime de 2003 et 2007 n'a pas été abordée.

Par contre, la question de principe au sujet de l'intégration ou non des dispositions de droit privé et du droit du travail dans le nouveau code a été abordée. L'ABDM s'est montrée plutôt réticente. Quant à la CdA-A et l'ARMB-CRMB-LMB, elles ont estimé que le droit du travail maritime ne pouvait pas être repris dans le Code belge de la Navigation au motif qu'il fait trop souvent l'objet de petites modifications. Le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime pourrait en revanche parfaitement être intégré au nouveau code. L'URAB estimait que les règles relatives aux fonctions publiques, techniques et commerciales du capitaine pouvaient être reprises dans le Code belge de la Navigation, mais que le droit du travail n'y était pas à sa place.

¹³⁵ Voy. et comp. not. Schoenbaum I, 274 ; Tetley ICOL, 197-199.

¹³⁶ Van Hooydonk, E. (éd.), *Groenboek Nieuwe Belgische Scheepsvaartwet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.

5.42. Lorsqu'on évalue le cadre légal belge actuel en matière de droit du travail maritime à la lumière des intérêts concernés, il faut tout d'abord tenir compte du fait que la Loi contrat d'engagement pêcheurie et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 sont relativement récentes, et qu'elles sont en outre le résultat d'une concertation entre les secteurs concernés.

La Loi contrat d'engagement maritime 1928 reposait déjà sur une concertation approfondie au sein du Conseil professionnel de la marine marchande¹³⁷.

La Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 avait été préparée par la commission paritaire du « Conseil supérieur de la Navigation intérieure »¹³⁸.

La Loi contrat d'engagement pêcheurie est le fruit de l'initiative du secteur de la pêcheurie maritime et après consultation des partenaires sociaux¹³⁹. Une concertation entre les pouvoirs publics, les armateurs et les associations professionnelles a également été organisée au sein du parlement¹⁴⁰.

Lors de travaux préparatoires de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, il a été dit clairement que le nouveau régime avait été préparé par un groupe de travail spécialement constitué au sein de la Commission paritaire pour la marine marchande, où siégeaient aussi des représentants des pouvoirs publics, et que les dispositions avaient donc rencontré l'accord de l'ensemble du secteur¹⁴¹.

La Loi contrat d'engagement pêcheurie (art. 68) et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 79) prévoient en outre expressément une évaluation annuelle, au sein de la commission paritaire concernée au sujet de l'exécution et de l'applicabilité de la loi, à l'issue de laquelle un avis peut être formulé à l'adresse des ministres compétents.

Compte tenu de la date relativement récente des deux dernières lois et du soutien accordé par les partenaires sociaux, il ne nous semble pas indiqué de mettre sur pied une nouvelle adaptation à l'occasion de la révision du droit belge de la navigation. N'oublions pas en effet que les lois de 2003 et 2007 répondent aux besoins actuels des secteurs concernés (tant les employeurs que les travailleurs). Toute suggestion de modification devrait si possible faire l'objet d'un débat au sein de la commission paritaire compétente.

5.43. Signalons encore, à la lumière des constatations ci-dessus, qu'on est aujourd'hui occupé à préparer, sous la direction du SFP Emploi et avec la collaboration du SFP Mobilité et Transport et les partenaires sociaux, l'implémentation de la Convention du Travail maritime 2006. Comme indiqué précédemment¹⁴², une recodification du droit belge de la navigation ne doit pas perturber ces travaux.

¹³⁷ *Doc. parl.*, Sénat, 1925-26, n° 236, 2-3.

¹³⁸ *Doc. parl.*, Chambre, 1934-35, n° 38, 1-2.

¹³⁹ *Doc. parl.*, Chambre, 2002-03, n° 1728/004, 5.

¹⁴⁰ Voy. rapport au nom du groupe de travail chargé du statut social des pêcheurs maritimes présenté par monsieur Henk Verlinde, *Doc. parl.*, Chambre, 2002-03, n° 1728/004, 8 et s.

¹⁴¹ Voy. *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 13 ; *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/003, 6.

¹⁴² Voy. *supra*, n° 5.28.

5.44. Force est aussi de constater à la lumière de ce qui précède que tous les acteurs concernés s'accordent à dire que la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 est fondamentalement dépassée¹⁴³.

Ainsi on envisage, dans une décision de la commission paritaire pour la navigation fluviale du 19 novembre 2009¹⁴⁴ :

Dat de bepalingen van de wet van 1 april 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure niet meer overeenstemmen met de tewerkstellingsvoorwaarden van werknemers op binnenschepen en dat een aantal bepalingen in deze wet niet meer toepasbaar zijn;

Dès lors, il a été proposé d'abolir la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 et de déclarer la Loi sur les contrats de travail 1978 applicable à tous les contrats de travail dans la navigation intérieure en cours et à venir. Et la commission paritaire de proposer aussi à ce propos de considérer le contrat de travail entre un employeur et un travailleur faisant partie du personnel navigant à bord d'un bateau de navigation intérieure comme un contrat de travail pour ouvriers, quel que soit le nom donné audit contrat de travail.

Compte tenu du soutien que les partenaires sociaux accordent à ces propositions, ces dernières pourront sans problème être mises à exécution dans le Code belge de la Navigation et la Loi d'introduction afférente ou y être confirmées, dans la mesure où elles ont préalablement été ratifiées par une loi.

5.45. Compte tenu de ce qui précède, il convient d'opter pour les solutions de principe suivantes sur le plan de la technique législative quant au rapport entre les lois spécifiques relatives aux contrats de travail maritime et le Code belge de la Navigation. Il s'agit notamment de savoir si et si oui, comment les lois spécifiques sur les contrats de travail maritime devront être intégrées dans le nouveau code.

Disons une fois de plus à ce propos que l'Ébauche du Code belge de la Navigation vise à recodifier le droit de la navigation maritime et fluviale et plus particulièrement de réunir toutes les dispositions légales pertinentes dans un ensemble aussi complet et structuré que possible¹⁴⁵. Le droit du travail dans le secteur de la navigation constitue une part essentielle du droit de la navigation plus large. Le droit de la navigation et le droit social de la navigation ont de nombreux points en commun, p. ex. en ce qui concerne les pouvoirs du commandant et de la responsabilité personnelle des hommes d'équipage. Scinder les dispositions légales aurait dès lors quelque chose d'artificiel. L'intégration dans un code plus global profitera à la clarté et à la facilité d'utilisation de la législation.

Cette option est par ailleurs étayée par l'histoire du droit et le droit comparatif.

Sous l'Ordonnance de la marine et le Code de commerce, le contrat de travail maritime était également abordé en même temps que le droit maritime. Ce n'est qu'en 1928 que le contrat de travail maritime a été retiré de la loi maritime belge. Dans d'autres pays, comme la France et la Norvège, il a aussi fallu attendre aussi longtemps la séparation du droit du travail maritime et du code maritime.

¹⁴³ Voy. reeds *supra*, n° 5.12.

¹⁴⁴ Nous remercions le président B. Leemans de nous avoir communiqué ce texte.

¹⁴⁵ Voy. Livre Bleu 1, 78 et s., n°s 1.69 et s.

Une étude comparative a révélé que le droit relatif aux contrats de travail maritime est à l'heure actuelle toujours considéré dans certains pays comme étant partie intégrante du droit maritime. Citons à titre d'exemple, les lois — en partie récentes — britannique, française, luxembourgeoise, néerlandaise et suisse. Cela signifie donc qu'il existe divers autres États du pavillon qui persistent à régler le droit du travail maritime dans le cadre du droit maritime plus général. Une réintégration du droit du travail dans la navigation belge dans le droit de la navigation général ne serait pas une exception compte tenu de ce qui se passe dans d'autres pays.

Il convient, quatrième, de résoudre en Belgique l'absence de coordination entre les actes législatifs pertinents. Il convient en particulier de réaliser dans le Code belge de la Navigation une meilleure coordination entre le droit des contrats de travail maritime, le droit maritime et les autres lois pertinentes¹⁴⁶. Le fait de régler les contrats de travail maritime dans des lois séparées a, comme il apparaîtra plus tard, engendré un manque poignant de coordination, voire des contradictions inextricables sur quelques points essentiels, tels la responsabilité personnelle du travailleur, source de grande insécurité juridique, tant pour les employeurs que pour les travailleurs¹⁴⁷. Une réintégration dans un contexte plus large du droit de la navigation pourrait non seulement engendrer une meilleure harmonisation entre les différentes dispositions légales en vigueur, mais aussi éviter d'autres divergences et contribuer à une amélioration des lois.

L'intégration dans le Code belge de la Navigation conduirait, cinquième, à une meilleure connaissance des lois. Comme nous l'expliquerons plus tard, l'existence de règles spécifiques dans la Loi maritime relatives à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire, a tout simplement échappé à plus d'un professionnel du droit du travail¹⁴⁸. Il est en outre apparu, lors d'une première consultation au sujet du Livre Vert, que les praticiens du droit maritime ignoraient jusqu'à l'existence de la loi récente sur le contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, qui fait en effet partie d'une loi un peu obscure « portant diverses dispositions relatives au travail ». Le morcellement du régime légal nuit donc à l'utilité pratique des dispositions légales, contribuant ainsi à l'insécurité juridique. L'impression externe, voire internationale, que donne la Loi maritime belge est à ce propos importante.

Il convient sixième de sérieusement relativiser, voire contester, la réserve formulée lors de la première consultation comme quoi le droit social ferait trop souvent l'objet de modifications légales, du moins en ce qui concerne le régime légal des contrats de travail. L'expérience a démontré que la loi pertinente est relativement stable, comme en témoigne l'âge respectable qu'ont entre-temps atteint la Loi contrat d'engagement marine marchande 1928 et la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936.

Il est donc souhaitable, pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, d'intégrer les lois spécifiques relatives aux contrats de travail maritime dans le Code belge de la Navigation.

5.46. En attendant la mise à jour de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 à la lumière de la Convention du Travail maritime 2006¹⁴⁹, il est souhaitable, dans un premier stade de la révision de la loi belge de la navigation, de se limiter à une intervention minimale.

Une première intervention provisoire pourrait consister (1) à mettre en concordance les nouvelles dispositions de droit maritime relatives aux hommes d'équipage et les deux lois encore existantes sur les contrats d'engagement dans la marine marchande et la pêche maritime, entre autres en

¹⁴⁶ Voy. à ce sujet déjà *supra*, n°s 5.13-5.15.

¹⁴⁷ Voy. *infra*, n°s 5.278 et s.

¹⁴⁸ Voy. *infra*, n° 5.298.

¹⁴⁹ Voy. *daarover supra*, n° 5.28.

procédant à de menues modifications de ces derniers actes (2) à ne reprendre ensuite, dans le Code belge de la Navigation, que des dispositions générales faisant référence aux dispositions en vigueur en matière d'engagement dans la marine marchande et dans la pêche maritime, sans pour autant reprendre matériellement les lois sur les contrats de travail dans le Code belge de la Navigation, et (3) à abolir la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936. Cette dernière intervention devrait être réalisée par le biais d'une Loi d'introduction distincte.

On pourrait envisager comme alternative de n'intégrer que les dispositions de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 dans le Code belge de la Navigation, de laisser telle quelle la Loi contrat d'engagement pêche maritime, tout en y référant dans le Code belge de la Navigation, et d'abolir la loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936. Une telle solution porterait toutefois atteinte à la cohérence de la loi de la navigation et à l'ambition de l'exercice de codification de couvrir l'ensemble du droit de la navigation. Cette solution ne serait d'ailleurs pas logique quand on sait que d'autres aspects de la pêche maritime sont bel et bien assujettis au Code belge de la Navigation.

5.47. La Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 et la Loi contrat d'engagement pêche maritime pourraient être reprises, à un stade ultérieur, textuellement dans le Code belge de la Navigation. Il conviendrait cependant d'extraire à cette occasion les dispositions communes aux deux secteurs de la navigation (la marine marchande et la pêche maritime) et de les reprendre dans le Code belge de la Navigation sous une section séparée, consacré spécifiquement aux dispositions légales propres à chaque secteur. Comme indiqué précédemment, l'argument avancé en 2003 et 2007 selon lequel la pêche maritime et la marine marchande auraient besoin d'un régime légal distinct, n'est qu'en partie fondé, étant donné que les nouvelles lois en question présentent toujours de fortes analogies et font donc double emploi¹⁵⁰. Pour une bonne technique législative et pour garantir correctement le principe d'égalité, il convient au contraire de réunir les règles qui sont communes aux secteurs concernés.

5.48. Ajoutons à cela qu'il est en outre apparu clairement qu'il serait utile de faire, par le biais d'une loi, toute la lumière sur l'applicabilité de la Loi générale sur les contrats de travail 1978 au contrat de travail maritime¹⁵¹.

A ce propos, il serait en outre souhaitable d'ajouter une disposition expresse dans les deux dernières lois sur l'engagement maritime en vertu de laquelle la Loi sur les contrats de travail 1978 serait uniquement applicable auxdits contrats dans la mesure où ceci est indiqué expressément dans les lois spécifiques en question. Cette option rejoint le mieux la structure existante et la formulation de ces lois. Les solutions alternatives adoptées au Luxembourg, aux Pays-Bas et en France pour décider de ne pas expliquer ou d'expliquer, sauf dérogation expresse, voire de façon alternée (selon que le travail est effectué à bord ou à quai), la loi générale sur les contrats de travail, ne peuvent être adoptées en Belgique compte tenu des lois en vigueur dans notre pays.

La précision proposée sera instaurée par le biais de dispositions modificatives de la Loi d'introduction.

Il est également utile de mentionner expressément que la Loi sur les contrats de travail 1978 est applicable aux contrats de travail maritime qui ne sont pas spécifiquement régis par la loi

¹⁵⁰ Voy. *supra*, n° 5.11.

¹⁵¹ Voy. *reeds supra*, n° 5.14.

(dorénavant not. ceux dans la navigation intérieure, et not. aussi dans le secteur public). Cette solution est conforme au droit actuel¹⁵².

5.49. En ce qui concerne les aspects de DIP, on a déjà fait remarquer que la loi belge relative aux contrats de travail maritime est très stricte en ce qui concerne l'application obligatoire des lois belges sur le travail à bord de navires belges, excluant l'application de ces lois au travail effectué à bord de navires étrangers. Dans d'autres pays, l'applicabilité impérative du droit de l'État du pavillon est atténuée ou abrogée, et la liberté de choix du droit est reconnue. La notion belge très stricte d'applicabilité autolimitative des lois sur les contrats de travail maritime aux navires nationaux comme loi de police, semble quelque peu dépassée dans le contexte international. Cette conception a été expressément reconfirmée lors des travaux préparatoires de la Loi contrat d'engagement pêche et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 et ce, avec l'accord des partenaires sociaux. Ajoutons à ce propos que la liberté de choix du droit en vertu du Règlement Rome I ne pourrait en principe conduire, pour l'employeur belge, qu'à une extension de la protection du travailleur, ce qui ne semble pas vraiment intéressant pour les armateurs belges¹⁵³. Ledit régime légal en matière d'applicabilité du droit belge n'empêche pas l'application du Règlement Rome I par le juge belge lorsqu'il s'agit du régime de travail effectué à bord d'un navire battant pavillon étranger. Aussi en ce qui concerne le DIP, force est donc de conclure qu'il n'y a actuellement aucune raison de procéder à une adaptation fondamentale du régime belge en vigueur. En ce qui concerne plus spécifiquement la navigation intérieure, l'abrogation de la loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 a pour conséquence que le DIP dans ce secteur est entièrement régi par les dispositions de renvoi normales du Règlement Rome I.

E) CONCLUSION

5.50. Il ressort de la critique ci-dessus de la loi belge relative au contrat de travail maritime qu'il existe, en ce qui concerne les lois spécifiques relatives à l'engagement dans la marine marchande et la pêche maritime, surtout un besoin d'adaptation aux autres lois, et que la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 doit être abrogée.

Sur le plan du contenu, les Lois contrat d'engagement pêche et contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 sont censées, compte tenu de leur rédaction récente, répondre aux besoins actuels des secteurs concernés. Après avoir préparé l'adaptation éventuelle de Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 à la Convention du Travail maritime 2006, il serait bon d'intégrer les deux lois spécifiques dans le Code belge de la Navigation. Cette intégration doit s'accompagner de l'extraction, des deux régimes légaux spécifiques, des régimes communs aux deux secteurs. Les dispositions spécifiques au secteur pourront ensuite être reprises après avoir été réglées ensemble.

En attendant la mise à jour, la réorganisation et l'intégration, il suffit de renvoyer clairement dans le Code belge de la Navigation aux lois relatives aux contrats d'engagement spécifiques actuellement en vigueur et à la Loi générale sur les contrats de travail 1978 pour ce qui est des contrats de travail maritime sans statut légal particulier.

Afin de garantir la sécurité juridique, il sera spécifié, dans les dispositions de renvoi de la Loi d'introduction que la Loi générale sur les contrats de travail 1978 sera uniquement applicable aux

¹⁵² Steyaert, J., De Ganck, C. et De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1990, 101, n° 138, où l'hypothèse de l'application du statut des agents de l'Etat est également abordée. Cette hypothèse reste pertinente sous le Code belge.

¹⁵³ Voy. de manière générale not. Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Malines, Kluwer, 2009, 699, n° 617.

contrats de travail maritime régis spécifiquement par une loi dans la mesure où ceci est expressément prévu dans ladite loi.

Concluons, en ce qui concerne le DIP, qu'il n'y a pour l'instant aucune raison de modifier l'applicabilité impérative des Lois contrat d'engagement pêche et contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 au travail effectué à bord des navires belges. En ce qui concerne la navigation intérieure, l'abrogation de la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 aura pour conséquence que le DIP dans ce secteur sera intégralement régi par les règles normales de renvoi du Règlement Rome I.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 5.1. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

5.51.

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Article 5.1. Définitions

L'on entend dans le présent Code par :

- 1° « contrat de travail maritime ou fluvial » : le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord d'un navire ou bateau de navigation intérieure;**
- 2° « homme d'équipage » : tout travailleur lié par un contrat de travail maritime ou fluvial;**

B) COMMENTAIRE

5.52. La définition reprise à l'article 5.1, 1° du « contrat de travail maritime ou fluvial » est nécessaire afin de bien délimiter le champ d'application des dispositions reprises au Titre 4 qui règle le statut des hommes d'équipage.

Le terme « contrat de travail maritime ou fluvial » est un néologisme, certes, mais il a l'avantage d'être plus concis que le terme utilisé auparavant, par exemple dans la loi contrat d'engagement maritime 1928, où il est question de « contrat d'engagement de service maritime ».

Les définitions de « navire » et « bateau », telle qu'utilisées dans cet article, figurent plus loin dans le Code¹⁵⁴.

¹⁵⁴ Voy. Livre Bleu 3.

5.53. La notion utilisée ici du « contrat de travail maritime ou fluvial » est un terme générique très large.

La définition est calquée sur celle reprise dans la Convention Travail maritime 2006¹⁵⁵. Elle est rédigée de telle manière qu'elle couvre également le travail effectué à bord de navires non marchands, que l'employeur ne doit pas nécessairement être le propriétaire du navire ou l'armateur, et qu'il ne doit pas nécessairement s'agir de travail effectué pendant le voyage.

Les régimes de travail pour service à bord de navires de la marine marchande, de la pêche maritime et de bateaux de navigation intérieure assujettis à des lois spécifiques qui en donnent une définition plus restreinte¹⁵⁶, sont des exemples de contrats de travail maritime ou fluvial tels que visés dans la définition qui en est donnée ici ; ils tombent donc tous sous la définition plus générale proposée ici. Le contrat de travail pour service effectué sur des navires non assujettis à l'une de ces lois spécifiques – p.ex. à bord de navires publics – constitue cependant, lui aussi, un contrat de travail maritime ou fluvial au sens de la définition proposée¹⁵⁷. Ceci est aussi le cas, depuis l'abrogation de la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936¹⁵⁸, du contrat de travail dans la navigation intérieure. Une disposition a été consacrée spécialement à l'application des dispositions de l'Ébauche relatives à la responsabilité personnelle des hommes d'équipage au personnel statutaire des pouvoirs publics (art. 5.19, § 2).

5.54. La définition du terme « homme d'équipage » à l'article 5.1, 2° se passe de commentaire. Une phrase analogue figure dans les textes de lois de droit public existants, tel le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (art. 4) – dont le champ d'application est pourtant plus restreint – et désigne toute personne inscrite au rôle d'équipage¹⁵⁹. Le terme « marin » dans la Convention du Travail maritime 2006 est défini plus ou moins de la même façon¹⁶⁰.

B.2. ARTICLE 5.2. DÉROGATIONS

A) TEXTE DE LOI

5.55.

Article 5.2. Dérogations

Le Roi peut :

1° déclarer les dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution non applicables aux contrats de travail maritime ou fluvial particuliers, hommes d'équipage, commandants ou capitaines qu'Il indique ;

2° donner une description plus détaillée ou au besoin dérogatoire aux notions contrat de travail maritime ou fluvial, homme d'équipage, commandant et capitaine en vue de l'application des dispositions indiquées par Lui.

¹⁵⁵ Voy. *supra*, n° 5.26.

¹⁵⁶ Voy. *infra*, n°s 5.16 et s.

¹⁵⁷ Dans la Convention Travail maritime 2006, le « *contrat d'engagement maritime* » renvoie « à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage » (art. II.1.g), alors que la version anglaise dispose : « *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement ».

¹⁵⁸ Voy. *supra*, n° 5.44.

¹⁵⁹ Voy. art. 4 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, qui définit comme suit les hommes d'équipage ou marins comme étant « toute personne inscrite au rôle d'équipage, y compris les officiers ». Le rôle d'équipage n'existe aujourd'hui plus à bord des navires de la marine marchande et de la pêche maritime.

¹⁶⁰ Voy. *supra*, n° 5.26.

B) COMMENTAIRE

5.56. La disposition proposée tend à assurer une certaine flexibilité quant au champ d'application en principe très large du Titre 4 de L'Ébauche du Code belge de la Navigation.

Prenons la non-applicabilité de certaines règles relatives au travail effectué à bord de navires de souveraineté¹⁶¹ ou de navires utilisés à un usage non professionnel, au travail principalement accompli à quai ou à partir du quai (par exemple le travail à bord d'un navire en construction ou pour une grosse réparation, ou encore le travail de docker), ou au travail d'étudiants-cadets.

B.2. ARTICLE 5.3. LOIS APPLICABLES

A) TEXTE DE LOI

5.57.

TITRE 4 – LES HOMMES D'ÉQUIPAGE

Chapitre 1 – Travail maritime

Article 5.3. Lois applicables

§ 1. Le contrat de travail maritime ou fluvial est régi, selon le cas :

1° par la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur ;

2° Le Titre VI de la Loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

§ 2. La Loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable aux contrats de travail maritime ou fluvial qui ne sont assujettis à aucune des lois visées au § 1.

B) COMMENTAIRE

5.58. Nous avons déjà amplement expliqué pourquoi il est dans un premier temps souhaitable de reprendre dans le Code belge de la Navigation une disposition purement informative renvoyant aux lois qui régissent actuellement le contrat de travail maritime dans la pêche maritime et la marine marchande. Les lois en question devront être revues dans un stade ultérieur et intégrées dans le Code belge de la Navigation¹⁶².

Le texte de loi visé au § 1, 2° est celui indiqué dans le présent rapport sous les termes Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

La Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 n'est pas visée au § 1 puisqu'elle sera abrogée à l'occasion de la Loi d'introduction. Le travail dans la navigation intérieure sera assujetti à la Loi sur les contrats de travail 1978¹⁶³.

¹⁶¹ Voy. Livre Bleu 2.

¹⁶² Voy. *supra*, n° 5.47.

¹⁶³ Voy. déjà *supra*, n°s 5.44 et 5.48.

5.59. Aucune disposition n'a été ajoutée en vertu de laquelle le contrat de travail maritime ou fluvial visé au § 2 doit être assimilé, quel que soit son intitulé ou les dispositions dérogatoires qui y sont reprises, au contrat de travail d'ouvrier. Une telle règle avait été proposée au sein de la commission paritaire pour la navigation fluviale¹⁶⁴ et est probablement pertinente pour le travail effectué à bord de péniches de transport de marchandises, mais peut, compte tenu du vaste champ d'application du Code belge de la Navigation et de la diversité d'hypothèses possibles, être difficilement hissée au rang de principe général de droit.

5.60. Il n'est pas opté pour l'ajout de dispositions DIP explicites. Les dispositions de la Loi contrat d'engagement pêcheur et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 relatives à leur application à bord de navires belges, doivent être considérées comme des lois de police au sens du Règlement Rome I. Les règles de rattachement ordinaires du Règlement Rome I seront applicables dans le secteur de la navigation intérieure ainsi que dans les autres secteurs¹⁶⁵.

¹⁶⁴ Voy. *supra*, n° 5.44.

¹⁶⁵ Voy. *supra*, n° 5.49.

3. COMMANDANTS

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINANTS

5.61. La Section I^{ère} du Chapitre II du Titre II de la Loi maritime intitulé « Du capitaine » est divisée en un § 1 intitulé « Des droits et devoirs du capitaine » (art. 58-84) et un § 2 intitulé « Du connaissement » (art. 85-91).

Les dispositions du § 1 précité sont importantes ici. Les dispositions relatives au connaissement seront examinées dans le Livre Bleu 6.

5.62. Reprenons tout d'abord le texte intégral des articles 58 à 84 encore en vigueur de la Loi maritime :

Article 58

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

Article 59

Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme connaissement.

Article 60

Il appartient au capitaine de former l'équipage du navire et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsque ceux-ci seront sur les lieux ou qu'ils y seront représentés par des fondés de pouvoirs.

Article 61

Le capitaine tient un registre coté et parafé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le bourgmestre ou échevin, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient :

- *Les résolutions prises pendant le voyage ;*
- *La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.*

Article 63

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

- *Les lettres de mer;*
- *Le rôle d'équipage;*
- *Les connaissements ;*
- *Le certificat de jaugeage ;*
- *Le certificat de navigabilité ou le certificat provisoire de navigabilité et le cas échéant les certificats internationaux requis ;*
- *Les documents requis par la législation sur les douanes et accises ;*
- *L'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire.*

- Le registre des hydrocarbures, s'il y a lieu, et le certificat d'assurance ou de garantie financière lorsque le navire transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Article 64

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Article 65

En cas de contravention aux obligations imposées (par les articles 61, 63 et 64), le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

Article 66

*Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.
Est assimilée au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.*

Article 67

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

Article 68

Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs sont sur les lieux, le capitaine ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, ni fréter le navire.

Article 69

Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte, même hypothécairement, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

Article 70

Si, pendant le cours du voyage il y a nécessité de pourvoir à des réparations, achats et victuailles ou autres besoins pressants du navire, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en Belgique par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul ou le vice-consul, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le chargement ou mettre en gage des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fera mention au registre de bord. L'affrèteur unique ou les chargeurs divers qui sont tous d'accord peuvent s'opposer à la mise en gage de leurs marchandises en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé.

A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, ceux qui veulent user de la faculté de déchargement sont tenus du fret entier sur leurs marchandises.

Dans les deux cas, ceux qui auront fait décharger leurs marchandises devront payer leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au moment du déchargement.

Article 71

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger pour revenir en Belgique, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

Article 72

Le capitaine qui aura pris de l'argent sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire, qui aura vendu des marchandises ou qui, sans nécessité aura emprunté sur le chargement ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

Article 73

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.

Article 74

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

Article 75

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut prendre à bord aucune marchandise pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

Article 76

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, le capitaine est privé de sa part dans le profit commun sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Article 77

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

Article 78

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

- Le lieu et le temps de son départ ;*
- La route qu'il a tenue ;*
- Les hasards qu'il a courus ;*
- Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.*

Article 79

Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce. Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix du canton.

Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

Article 80

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de Belgique, de lui faire un rapport et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

Article 81

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port belge, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de Belgique ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

Article 82

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter, en Belgique, devant le juge du lieu, ou, à défaut, devant toute autre autorité civile; à l'étranger, devant le consul de Belgique, ou, à son défaut, devant le magistrat du lieu, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

Article 83

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine et ne font point loi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport. La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

Article 84

Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

La disposition commune au capitaine, marins et hommes d'équipage relative au chargement de biens pour le compte propre a déjà été examinée plus tôt¹⁶⁶.

5.63. D'autres sections de la Loi maritime contiennent également des dispositions relatives au capitaine. A noter, par exemple, les dispositions relatives aux créances privilégiées provenant de contrats passés par le capitaine (art. 23, § 1, 5^o)¹⁶⁷, à la responsabilité du propriétaire de navire des faits du capitaine et de l'équipage¹⁶⁸ et à la responsabilité des préposés du propriétaire du navire (art. 46), au licenciement du capitaine copropriétaire du navire (art. 55)¹⁶⁹, à la baraterie du patron (art. 207)¹⁷⁰, au recours en droit et à la responsabilité du capitaine en cas d'abordage (art. 253-254)¹⁷¹ ainsi qu'aux obligations d'assistance (art. 255 et 265)¹⁷². Le Livre Bleu traitera uniquement de ces régimes particuliers lorsque la responsabilité personnelle des hommes d'équipage¹⁷³ sera en cause.

5.64. A noter, en ce qui concerne l'article 80 précité de la Loi maritime concernant le rapport à présenter par le capitaine au consul belge à l'étranger, que d'autres consignes plus détaillées ont été fixées par l'Arrêté royal du 11 mars 1857¹⁷⁴ et la Circulaire du 12 mars 1857¹⁷⁵, contenant aussi

¹⁶⁶ Voy. *supra*, n° 5.8.

¹⁶⁷ Voy. Livre Bleu 3.

¹⁶⁸ Voy. Livre Bleu 4.

¹⁶⁹ Voy. encore Livre Bleu 3.

¹⁷⁰ Voy. Livre Bleu 9.

¹⁷¹ Voy. Livre Bleu 8.

¹⁷² Voy. également Livre Bleu 8.

¹⁷³ Voy. *infra*, n°s 5.273 et s.

¹⁷⁴ M.B., 14 mars 1857.

¹⁷⁵ M.B., 14 mars 1857.

des modèles de rapport. Lesdits actes sont toujours considérés être applicables par le SPF Affaires Étrangères¹⁷⁶.

5.65. Nous avons déjà parlé de la pertinence des lois de droit public, dont le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime¹⁷⁷. Ce code contient quelques dispositions spécifiques au sujet du capitaine, notamment au sujet de son autorité à bord (art. 5), de ses pouvoirs juridictionnels et disciplinaires (art. 71 e.s.), de sa responsabilité personnelle du commandement et de l'assistance (en particulier l'art. 62 e.s.) et la protection de son autorité contre toute atteinte par d'autres hommes d'équipage (en particulier l'art. 26 e.s.).

A noter que le Code disciplinaire et pénal qualifie aussi l'infraction à certains articles de la Loi maritime d'actes répréhensibles.

L'article 59 dispose en effet :

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine aura contrevenu aux dispositions des articles 61, 63 et 64 du Livre II du Code de commerce, 59, 61, 86, 87, 988 et 998 du Code civil, 77 à 81 du présent code, ainsi qu'aux prescriptions légales et réglementaires maritimes ne faisant pas l'objet de sanctions spéciales.

L'article 65 est formulé en ces termes :

Tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rendra coupable de l'un des faits énoncés à l'article 72 du livre II du Code de commerce, ou vendra, hors le cas de l'article 73 du même Code, le navire dont la conduite lui était confiée, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, ou d'une de ces peines seulement.

5.66. Toujours en ce qui concerne le droit maritime public, citons aussi la Loi du 30 juillet 1926 « instituant un conseil d'enquête maritime »¹⁷⁸, qui prévoit une sanction disciplinaire lorsque le capitaine commet une faute professionnelle.

5.67. Les pouvoirs du capitaine en tant qu'officier de l'état civil pour les testaments rédigés en mer sont définis dans le Code civil (art. 59-60 et 86-87, 988-998 et 1001).

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES PROBLÈMES

5.68. Les dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine sont très lacunaires et doivent être revues intégralement.

Nous étudierons, dans la critique générale ci-dessous, successivement les problèmes fondamentaux suivants:

- la caractère totalement obsolète des dispositions pertinentes de la Loi maritime ;

¹⁷⁶ Avis de K. Dumez du SPF Affaires étrangères, Commerce étranger et Coopération au développement; avec les remerciements à A. Van Haute du SPF Mobilité et Transport.

¹⁷⁷ Voy. *supra*, n° 5.9.

¹⁷⁸ M.B. 30 juillet 1926, tel que modifié.

- la division peu logique et confuse des dispositions ;
- l'absence de qualification légale du statut du capitaine ;
- l'absence d'une description claire des pouvoirs du capitaine ;
- l'absence d'un régime légal régissant les pouvoirs de représentation judiciaire du capitaine ;
- le caractère obsolète des dispositions relatives aux documents maritimes et formalités ;
- l'absence d'un statut légal des autres commandants en dehors du capitaine ;
- la manque de clarté quant à l'application de la Loi maritime aux navires ne battant pas pavillon belge et l'absence d'un régime de DIP.

- CARACTÈRE TOTALEMENT OBSOLÈTE DES DISPOSITIONS DE LA LOI MARITIME

5.69. Force est tout d'abord de constater qu'un grand nombre de dispositions de la Loi maritime sont très désuètes.

Disons, pour commencer, que tous les articles de loi à examiner reprennent des textes du Code de commerce de 1807, de l'Ordonnance de la marine de 1681, et dans certains cas des textes encore plus anciens¹⁷⁹.

Le simple fait que ces lois aient des antécédents séculaires ne constitue en soi bien sûr pas une raison de les modifier.

Un premier examen des dispositions en question montre toutefois clairement qu'elles ont été rédigées dans un contexte totalement différent que le contexte actuel. Les dispositions sont taillées sur l'exploitation de voiliers en bois (cf. p.ex. l'art. 68, qui émet aussi l'hypothèse du capitaine qui affrète lui-même son navire, aujourd'hui qualifiée d'inconcevable par la doctrine¹⁸⁰), part du principe qu'une grande responsabilité repose sur le capitaine, qui, loin de son port d'attache et sans aucune possibilité de communiquer avec l'armateur, doit prendre seul des décisions importantes (cf. p.ex. art. 70), voire forcer les hommes d'équipage à mettre leurs derniers vivres à disposition (art. 84). L'idée que le capitaine doit tenir un conseil maritime avant de quitter le navire (art. 77) est également peu réaliste¹⁸¹ (sans oublier que la manière dont cet article est formulé dans Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ne s'accorde pas bien avec l'article correspondant de la Loi maritime). Rien que déjà la suggestion qu'on se met d'accord au sujet de la pacotille dans le contrat de travail (art. 111) est une réminiscence des usages pratiqués il y a bien longtemps¹⁸².

En France, Colin fit déjà remarquer en 1901 que tout ou presque tout ce qu'on disait du capitaine dans le Code de commerce était « caduc et inopportun »¹⁸³.

¹⁷⁹ Reprennent directement le Code et/ou l'Ordonnance, les actuels articles 58 (correspondant à l'art. 221 Cdc), 59 (art. 222 Cdc et l'art. 9 T. V, L. II Odml), 60 (art. 223 Cdc et art. 5 T. I, L. II Odml), 61 (art. 224 Cdc et art. 10 T. I, L. II Odml), 63 (art. 226 Cdc et art. 6 T. IX, L. III Odml), 64 (art. 227 Cdc et art. 13 T. I, L. II Odml), 65 (art. 228 Cdc), 66 (art. 229 Cdc et art. 12 T. I, L. II Odml), 67 (art. 230 Cdc), 68 (art. 232 Cdc et art. 17 T. I, L. II Odml), 69 (art. 233 Cdc et art. 8 T. I, L. II Odml), 70 (art. 234 Cdc et art. 19, T. I, L. II Odml), 71 (art. 235 Cdc et art. 30 T. I, L. II Odml), 72 (art. 236 Cdc et art. 20 T. I, L. II Odml), 73 (art. 237 Cdc et art. 19 T. I, L. II Odml), 74 (art. 238 Cdc et art. 21 T. I, L. II Odml), 75 (art. 239 Cdc et art. 28 T. I, L. II Odml), 76 (art. 240 Cdc et art. 28 T. I, L. II Odml), 77 (art. 241 Cdc et art. 26 T. I, L. II Odml), 78 (art. 242 Cdc et art. 4 T. X, L. I Odml), 79 (art. 243 Cdc et art. 5 T. X, L. I Odml), 80 (art. 244 Cdc), 81 (art. 245 Cdc ; art. 6 T. X, L. I Odml), 82 (art. 246 Cdc), 83 (art. 247 Cdc et art. 7 et 8 T. X, L. I Odml) et 84 (art. 249 Cdc). Nous ne parlerons pas des textes qui ont servi de source d'inspiration à l'Ordonnance.

¹⁸⁰ De Smet I, 95, n° 78.

¹⁸¹ Voy. De Smet I, 104-105, n° 81.

¹⁸² Voy. *infra*, n° 5.186.

¹⁸³ Voy. Tuja, 267.

La raison majeure en est que les règles au sujet du capitaine ont été établies à une époque où les fonctions du capitaine étaient fondamentalement différentes. Depuis l'Antiquité, le développement du rôle et du statut du capitaine a passé divers stades. Les articles du Code de commerce reflètent une époque où le capitaine avait manifestement la charge de la navigation et où il revêtait le pouvoir de prendre des décisions commerciales, sans pour autant agir comme un marchand qui négocie des marchandises pour son propre compte ou pour celui d'un armateur. Son rôle commercial consistait essentiellement à accomplir des actes juridiques en tant que représentant de l'armateur (conclure des contrats d'affrètement, procéder à l'enrôlement de l'équipage, conclure des emprunts, faire réparer le navire, agir en justice en cas de contestation, Cette image a été adaptée de deux façons dans le courant du XIX^e siècle, tout d'abord à cause du développement du télégraphe et plus tard encore, d'autres moyens de communication ayant permis au capitaine d'être en permanence en contact avec l'armateur et de lui demander des instructions. Deuxièmement, à cause de l'émergence d'agences maritimes qui ont repris le pouvoir décisionnel du capitaine. L'image actuelle qu'on a d'un capitaine est exclusivement celle d'un technicien de la navigation. S'il a toujours le pouvoir de prendre des décisions commerciales, il ne le fera que dans des circonstances exceptionnelles. Dans plusieurs pays, dont la France, il a été tenu compte de cette évolution dans les lois maritimes¹⁸⁴. En Belgique, on n'a encore rien fait dans ce sens.

Ainsi, Baek a brossé le tableau suivant au début des années 1980:

Was het handelsmandaat van de kapitein honderd jaar geleden nog absoluut en onvoorwaardelijk, dient toegegeven, dat hierin grondige wijzigingen gekomen zijn en dat de werkelijkheid op de bestaande wetgeving reeds heel ver vooruitgelopen is. Laden, lossen, stuwen, bunkeren, bevoorraden, aan- en afmonsteren van de bemanning gebeurt meer en meer zonder zijn daadwerkelijke tussenkomst of zelfs raadpleging. Alle lading-, passagier- en bemanningsdocumenten zijn hem reeds lang vooruitgelopen per telex. Zijn schip wordt hem grotendeels uit de hand genomen door gespecialiseerde technici die instaan voor onderhoud en herstelling. Telex, draadloze telefonie en telegrafie houden de rederij desgevallend minuut na minuut op de hoogte van alles wat er aan boord gebeurt.

Het vrije beslissingsrecht, hoofdzakelijk bestanddeel van het handelsmandaat van de kapitein, wordt hierdoor ten eerste beperkt, hetgeen zijn belangrijkheid als mandataris van de reder in dezelfde mate inkrimpt, ware het niet dat de waarde van de zeeschepen zo ontzettend gestegen is, en deze nog steeds toevertrouwd zijn aan de navigatie- en zeemanskunde van de kapitein. Dat is dan ook reden ten dage zijn hoofdzakelijke opdracht geworden. Dat hij schip en lading kan hypothekeren, eetwaren inslaan of overboord werpen, de hulp van sleepers of loodsen aanvaarden of weigeren, valt niet te betwisten, vermits de wet in deze gevallen voorziet, maar dit belet niet dat de rederij zich desaangaande meestal in zijn plaats stelt tenzij in geval van hoogdringendheid¹⁸⁵.

Trente ans et autant de nouveaux moyens de communication plus tard, l'évolution se poursuit toujours.

N'oublions pas non plus que, depuis la rédaction initiale des dispositions de la loi maritime, de nouveaux phénomènes sont apparus, tels la gestion paritaire et le pouvoir des syndicats¹⁸⁶.

¹⁸⁴ Voy. le tableau concis, mais clair qu'en brosse Rodière TGDM ILA, 496-499, n° 380 ; comp. not. Remond-Gouilloud, 134, n° 210 ; Ripert I, 701-702, n° 806 ; Tuja, 165 et s. et 260 et s. ; Vialard, 174, n° 196. Völlmar qualifié le capitaine de « *beherende vennoot die voor zich en de mede-eigenaars van het schip in alle opzichten de leiding van de onderneming had* » (Völlmar, 6, n° 8) ; en 1901, le capitaine était déjà considéré comme une sorte de mécanicien de haut niveau, qui avait aussi peu d'autonomie qu'un conducteur de train (Tuja, 263-264 et références).

¹⁸⁵ Baek, J., "Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein als mandataris en werknemer", *Mededelingen Marine Academie*, XXVI, 1980-1981-1982, (129), 132.

¹⁸⁶ Baek, J., "Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein als mandataris en werknemer", *o.c.*, 129.

Une étude approfondie des dispositions en question de la Loi maritime nous a quoi qu'il en soit appris que les nombreux défauts qu'elle présente sont pour la majeure partie dus au caractère obsolète de ces dispositions. La vétusté peut donc être considérée comme la cause majeure de l'inadaptation de la Loi maritime actuelle, comme nous pourrions aussi le constater lors de l'examen de quelques points critiques.

- STRUCTURE PEU LOGIQUE ET CONFUSE DE LA LOI MARITIME

5.70. La position et la division des dispositions relatives au capitaine étaient confuses dans le Code de commerce¹⁸⁷. La Loi maritime belge suscite, elle aussi, beaucoup de questions. Prenons par exemple le Chapitre II du Titre II relatif aux équipages, en particulier la Section I^{ère} au sujet des droits et devoirs du capitaine, dont les dispositions sont essentielles pour la responsabilité du propriétaire du navire et du transporteur (art. 59 et 66) et que l'on attendrait plutôt dans les chapitres consacrés à ces sujets. Le paragraphe 2 relatif au connaissement, y compris le règlement complet découlant des Règles de La Haye (art. 91), fait également partie de cette Section I^{ère}. Comme indiqué ci-dessous, la responsabilité personnelle des équipages n'est pas abordée au Chapitre II sur les équipages, mais au Chapitre I sur les propriétaires de navires (art. 46, § 4)¹⁸⁸.

Libert a déclaré que ce qu'il appelle la « *beteroeliete systematiek* » du Chapitre II du Titre II de la loi maritime était difficilement défendable du point de vue de la technique législative ou est du moins étrange (« *bezwaarlijk verdedigbaar is, minstens bevreemdend voorkomt* »)¹⁸⁹. Une doctrine plus ancienne s'est également interrogée sur, p.ex. la place de l'article 66 relative à la responsabilité du chargement en pontée dans ce code¹⁹⁰.

5.71. Mais quand on y regarde de plus près, on constate que la structure actuelle de la loi maritime 1879 n'est pas fortuite. Ainsi le Titre IV du Code de commerce est repris dans l'actuel § 1 de la Section I^{ère} intitulée « Droits et devoirs du capitaine » alors que le Titre VII du Code est intégré au § 2 intitulé « Du connaissement ». Le législateur savait parfaitement bien que les articles relatifs au connaissement pouvaient aussi être intégrés au Titre sur les contrats d'affrètement, mais il a préféré ne pas surcharger celui-ci et a donc opté pour son intégration au Titre consacré aux propriétaires de navires et aux équipages¹⁹¹. Les raisons indiquées par le législateur de 1879 pour justifier la structure choisie ne sont pas très convaincantes. Ces défauts sont apparus plus clairement encore lors de l'intégration ultérieure des règles de La Haye.

- ABSENCE DE QUALIFICATION LÉGALE DU STATUT DU CAPITAINE

5.72. Dans une doctrine belge plus ancienne, le statut du capitaine à l'égard de l'armateur a fait l'objet de maintes discussions.

Jacobs, Hennebicq et Smeesters et Winkelmoen, et bien d'autres encore, ont opté pour un contrat *sui generis*, s'apparentant aussi bien au mandat qu'au louage de services, sans toutefois pouvoir y être assimilé¹⁹². La qualification *sui generis* n'a toutefois jamais été consignée dans un texte de loi.

¹⁸⁷ Tuja, 95-96.

¹⁸⁸ Voy. déjà Livre Bleu 1, 199-202, n°s 1.247-1.248.

¹⁸⁹ Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2678, n° 12.

¹⁹⁰ Hennebicq II.I, 332, n° 311.

¹⁹¹ *Doc. parl.*, Chambre, 1874-75, n° 237, 2.

¹⁹² Jacobs I, 131, n° 107 ; Hennebicq II.I, 276-278, n°s 251-252 ; Smeesters-Winkelmoen I, 263, n° 167 ; comp. Back, J., « Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein », 132 et 149 ; Collard, 112 ; plus récent Putzeys, 57, n°s 64-65 (mandat et contrat de travail).

Le point de vue classique belge est conforme à ce que dit la doctrine française, qui optait, avant la réforme du droit maritime dans les années soixante du siècle précédent, pour un mélange de louage de services et de mandat, étant entendu que des auteurs comme Ripert insistaient sur l'impossibilité de condamner le capitaine à un carcan civiliste, sur le caractère légal de son pouvoir de représentation et sur l'indépendance que le législateur lui accorde dans l'intérêt général¹⁹³.

A l'occasion d'une modification de la Loi maritime, le législateur belge annonça en 1854 et 1855:

Le commandant d'un navire de commerce ne peut pas être considéré comme un mandataire ordinaire; les relations entre l'armateur et le capitaine ne peuvent être assimilées d'une manière absolue au contrat civil; le capitaine est un mandataire obligé, imposé même, puisqu'il n'est pas loisible à un propriétaire de commander son propre navire s'il n'est diplômé¹⁹⁴.

En Belgique, S. Fredericq a déclaré dans le même sens que le pouvoir de représentation du capitaine ne constitue pas une simple application des règles relatives au mandat, et que le capitaine doit plutôt être considéré comme un représentant légal du navire ou du patrimoine de mer¹⁹⁵. On a également remarqué à ce propos que, contrairement au mandataire de droit commun, le capitaine agit en son propre nom¹⁹⁶. Quoiqu'il en soit, la qualité du capitaine comme représentant légal n'a pas été confirmée *expressis verbis* dans la loi¹⁹⁷.

La Loi contrat d'engagement maritime 1928 a expressément déclaré un nombre de dispositions applicables au capitaine (art. 98), confirmant ainsi le principe de la qualification du capitaine comme un travailleur lié par un contrat de travail¹⁹⁸, tout en spécifiant toutefois que l'autorité maritime n'intervient pas « dans le contrat entre l'armateur et le capitaine quant aux compétences commerciales de ce dernier » (art. 97). Il ressort des travaux préparatoires de la loi de 1928 que, même s'il ne l'a pas explicitement traduit dans le texte de loi, le législateur a lui aussi considéré qu'il s'agissait d'un contrat *sui generis* « qui a été construit par les usages maritimes au fil des siècles », et que les pouvoirs de représentation commerciale du capitaine sur la base du mandat de l'armateur ne tombaient pas sous la loi¹⁹⁹. Ladite disposition légale sur les fonctions commerciales du capitaine semble s'inspirer du droit français et visait à confirmer la liberté contractuelle concernant ces fonctions²⁰⁰.

Jusque dans les années septante du siècle passé, une certaine doctrine a persisté à s'opposer à la qualification de contrat de travail au motif que le lien de subordination requis faisait défaut dans le chef du capitaine. Un capitaine est même dans certains cas tenu, sous peine de responsabilité personnelle, d'aller à l'encontre des instructions de son armateur lorsque la sécurité est en jeu²⁰¹.

Libert s'est de son côté opposé au terme « mandat légal » dans la mesure où cette qualification devait servir à désigner les tâches relevant de l'autorité publique du capitaine, et estimait la

¹⁹³ Voy. Ripert I, 702-704, n°s 807-809.

¹⁹⁴ *Ann. parl.*, Sénat, 25 mars 1855, 247 ; comp. déjà *Doc. parl.*, Chambre, 1854-55, n° 14, 4 :

les relations entre l'armateur et le capitaine ne peuvent être assimilées d'une manière absolue au contrat civil.

¹⁹⁵ Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), 411, n° 5 et 416, n° 14 ; comp. W.G., note sous Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, (856), 856.

¹⁹⁶ van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Bruxelles, Larcier, 1910, 105-106, n° 18.

¹⁹⁷ De Smet I, 87, n° 74.

¹⁹⁸ Libert, H., « De scheepskapitein. Zijn rechtsstatuut vanuit het arbeidsrecht benaderd », *JIT* 1984, (373), 374, n° 5; Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2684, n° 15.

¹⁹⁹ Voy. *Doc. parl.*, Sénat, 1925-26, n° 236, 16.

²⁰⁰ Voy. Ripert I, 702, n° 807 et 711, n° 817.

²⁰¹ J.G., note sous Trib. Trav. Anvers, 25 avril 1975, *RW* 1975-76, (1901), 1902.

solution *sui generis* insuffisante dans la mesure où cette notion ne met pas en relief la tâche du capitaine en tant que représentant légal de l'autorité publique. Selon lui, le capitaine est une triple notion juridique mixte de droit civil et privé, couvrant à la fois le contrat de travail, le mandat et l'exercice de l'autorité publique²⁰², étant entendu que le contrat de travail domine de plus en plus la notion du mandat²⁰³. Abondant dans le même sens, la jurisprudence abandonne de plus en plus l'idée de la relation *sui generis* en faveur d'une relation du type contrat de travail²⁰⁴.

Reste à savoir si le capitaine, qui épouse les intérêts des propriétaires de la cargaison, agit comme leur mandataire, leur agent ou tout simplement comme l'exécutant d'une obligation. Cette question n'a pas été abordée sérieusement en Belgique, ni par la doctrine ni par la jurisprudence²⁰⁵; en France aussi, la question a été longtemps sujet à controverse²⁰⁶.

Quoi qu'il en soit, il est étrange que la loi maritime et les lois successives relatives aux contrats de travail maritime aient réglé toutes sortes de détails, sans jamais donner une réponse claire et nette aux questions fondamentales au sujet du statut juridique du capitaine et de l'applicabilité des règles de droit commun relatives au mandat, telles que reprises dans le Code civil. On en est déjà venu à une constatation analogue au sujet de l'applicabilité à la navigation maritime, la pêche maritime et la navigation intérieure de la Loi générale sur les contrats de travail 1978²⁰⁷. Comme les dispositions spécifiques relatives au capitaine n'ont pas été reprises dans la nouvelle Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, la confusion au sujet de son statut juridique s'est pour le moins confirmée, voire accrue. Il est dès lors important que le Code belge de la Navigation élucide la question relative à la qualité juridique du capitaine.

- ABSENCE D'UNE DESCRIPTION CLAIRE DES POUVOIRS DU CAPITAINE

5.73. Comme indiqué précédemment²⁰⁸, la Loi maritime contient toute une série de dispositions basées plutôt sur des cas concrets au sujet du pouvoir décisionnel du capitaine en sa qualité de mandant de l'armateur.

Ayant analysé ces dispositions, Libert conclut :

Het is [...] zeer de vraag in hoeverre vandaag de dag bovenvermelde regels, behalve misschien – en dan nog – die betreffende de averij-grosse, nog van praktische toepassing zijn, gezien de zeer vlotte en vlotte communicatiemogelijkheden tussen rederij en schip, waar dit zich ook bevindt. Anderzijds heeft de praktijk uitgevezen dat de rederijen in alle havens agenten of vertegenwoordigers hebben, zodat zeer dikwijls moeilijk kan worden gesteld dat de reder niet tegenwoordig of vertegenwoordigd is²⁰⁹.

Autrement dit, les dispositions légales sont dépassées par la réalité actuelle dans le secteur de la navigation.

²⁰² Libert, H., « De scheepskapitein. Zijn rechtsstatuut vanuit het arbeidsrecht benaderd », *JIT* 1984, (373), 373-374, n° 2.

²⁰³ *Ibid.*, 375, n° 5 ; voy. aussi Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Bruxelles, Larcier, 2001, 32-33, n° 28.

²⁰⁴ C. trav. Anvers, 8 novembre 1984, *JIT* 1985, 190, note X. ; comp. Trib. Trav. Anvers, 25 avril 1975, *RW* 1975-76, 1896, note J.G.

²⁰⁵ En ce qui concerne la jurisprudence, voy. p.ex.. Cass. 27 novembre 1884, *Pas.* 1885, I, 16 ; Comm. Avers, 27 juin 1884, *JPA* 1884, 313 (navigation fluviale) ; voy. aussi not. Hennebicq II.I, 281, n° 256 et 282-284, n°s 258-259.

²⁰⁶ Voy. *infra*, n° 5.142.

²⁰⁷ Voy. *supra*, n° 5.14.

²⁰⁸ Voy. *supra*, n° 5.62.

²⁰⁹ Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2680, n° 12.

Ripert avait déjà constaté que le pouvoir étendu du capitaine de contracter un emprunt prévu dans le Code de commerce, n'était plus exercé dans la pratique actuelle²¹⁰. La doctrine belge confirmait le caractère obsolète des dispositions légales relatives au pouvoir du capitaine d'emprunter sur le chargement ou de vendre un navire devenu innavigable (art. 70 et 73 de la Loi maritime)²¹¹. L'obligation, également prévue dans la Loi maritime (art. 71), du capitaine d'envoyer, avant son départ d'un port étranger pour revenir en Belgique, aux propriétaires un compte détaillé signé de lui ne correspond plus du tout à la réalité²¹².

Est également totalement dépassée, outre les pouvoirs légaux de mandataire, la disposition en vertu de laquelle le capitaine peut contraindre, au cas où les victuailles venaient à manquer durant le voyage et en prenant l'avis des principaux de l'équipage, ceux qui auraient des vivres en particulier de les mettre en commun, à charge de leur en payer la valeur (art. 84). En France, cette règle a été abrogée dans les années soixante du siècle dernier, vu qu'elle ne correspond plus aux circonstances raisonnablement prévisibles ; à noter toutefois que le capitaine peut au besoin toujours réquisitionner ces vivres, même sans texte de loi²¹³.

Comme il ressort des exemples précités de l'étranger²¹⁴, il est souhaitable et possible, bien entendu dans des cas plutôt exceptionnels, de maintenir le pouvoir décisionnel autonome du capitaine, et aussi plus clair de donner une définition plus abstraite de ces pouvoirs, sans toutes ces distinctions anecdotiques dont il est actuellement fait état dans la Loi maritime²¹⁵.

5.74. Lors des travaux préparatoires de la Loi maritime de 1879, la Belgique a opté pour l'élargissement de la règle reprise dans le Code de commerce (not. art. 223 et 232), disposant que le capitaine est tenu, lorsqu'il se trouve au lieu de résidence des propriétaires du navire, de se concerter avec ces derniers quant à l'engagement de l'équipage et aux réparations à faire au navire, à tous les cas où les propriétaires de navire se trouvent sur place (not. art. 60 et 68 Loi maritime)²¹⁶. Ceci illustre bien que le législateur belge était déjà conscient, lors de la rédaction de l'actuelle Loi maritime, du rétrécissement réel du pouvoir décisionnel autonome du capitaine.

A l'heure qu'il est, le critère géographique, donc le lieu où se trouvent le capitaine et le propriétaire du navire, n'est plus de mise. La possibilité de communiquer est plus pertinente. Il conviendra d'en tenir compte lors de la rédaction de la nouvelle disposition légale.

5.75. Actuellement, le droit belge est peu clair en ce qui concerne la question de savoir si l'armateur peut étendre ou réduire les pouvoirs légaux du capitaine. Ou autrement dit, s'il s'agit de règles de droit supplétif, de droit impératif ou de règles d'ordre public.

Libert estimait que, comme les pouvoirs de mandant du capitaine trouvent leur source dans la loi même, l'armateur ne peut limiter la portée de ce mandat et qu'il est tenu, envers les tiers, à respecter les engagements contractés par le capitaine²¹⁷. Ce point de vue ne peut être concilié avec

²¹⁰ Ripert I, 714, n° 825.

²¹¹ De Smet I, 94-95, n° 78.

²¹² Vgl. De Smet I, 103, n° 81.

²¹³ Rodière TGDM ILA, 520, n° 394.

²¹⁴ Voy. not. *infra*, n°s 5.146, 5.152, 5.159, 5.166 et 5.167.

²¹⁵ A noter que l'Ordonnance de la marine au sujet des pouvoirs de financement était rédigée dans des termes plus larges que le Code de commerce (comp. art. 234 Cdc et art. 19 T. I, L. II Odlm et voy. à ce sujet Ripert I, 715, n° 825, not. 3).

²¹⁶ Voy. e.a. *Doc. parl.*, Sénat, 1878-79, n° 66, 5-6 ; voy. Ripert I, 713, n° 819 ; comp. art. 68 Loi maritime et art. 232 Cdc.

²¹⁷ Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2678, n° 12.

le point de vue de liberté de contracter préconisée par la Loi contrat d'engagement maritime 1928²¹⁸. L'armateur n'a en aucun cas le pouvoir de restreindre les pouvoirs que la loi accorde au capitaine *en sa qualité de commandant*²¹⁹. La confusion dans la doctrine au sujet de ces aspects justifie en tous cas une précision législative.

5.76. La Loi maritime reste muette quant aux conséquences juridiques d'actes accomplis par le capitaine excédant son pouvoir de représentation. Il convient de protéger le tiers, qui doit savoir si le capitaine a ou n'a pas le pouvoir d'agir comme il le fait. Une telle règle est prévue dans plusieurs pays étrangers, dont l'Allemagne²²⁰, les Pays-Bas²²¹ et la Suisse²²².

5.77. La Loi maritime ne parle pas du pouvoir du capitaine à accomplir certains actes juridiques spécifiques.

En principe, le capitaine n'est pas autorisé à transiger pour le compte de l'armateur²²³ tant qu'il n'a pas reçu un mandat spécial (et explicite)²²⁴. D'aucuns ont cependant avancé que le capitaine peut bel et bien transiger dans des procédures en justice qu'il mène dans le cadre de ses pouvoirs²²⁵.

Selon la doctrine, le capitaine doit de toute façon avoir un mandat spécial pour pouvoir signer un compromis d'arbitrage²²⁶.

Une précision légale à ce sujet serait opportune.

5.78. En ce qui concerne la compétence du capitaine en tant que représentant du pouvoir public – une matière que nous étudierons plus avant dans le cadre de la réforme du droit maritime public – nous pouvons d'ores et déjà noter que les capitaines n'ont pas le pouvoir de célébrer des mariages, pas plus que dans la plupart des autres pays examinés.

A noter aussi que le monde des croisiéristes manifeste un intérêt croissant pour la célébration de mariages réguliers en mer. Comme nous pourrons le voir ci-dessous, la législation de certains pays, dont le Grande-Bretagne, les Bermudes, les États-Unis, l'Italie, le Japon, Malte et les îles Marshall, autorisent les capitaines des navires battant leur pavillon de célébrer des mariages, à condition de respecter certaines conditions déterminées.

A la lumière de ce qui précède, nous proposons d'examiner encore la possibilité d'instaurer un régime similaire en Belgique lors de la codification du droit public en matière de navigation. Il devra en l'occurrence être tenu compte du rôle actuellement restreint du pavillon belge dans le secteur des croisières et de l'opportunité de renforcer la compétitivité des ports de croisière belges. Aucune disposition dans ce sens ne doit cependant être prévue dans la partie « droit privé » du Code belge de la Navigation.

²¹⁸ Voy. *supra*, n° 5.72.

²¹⁹ Dans ce sens, e.a. Putzeys, 55, n° 61 ; comp. dans le même sens De Smet I, 88, n° 74.

²²⁰ Voy. *infra*, n°s 5.138 et 5.146.

²²¹ Voy. *infra*, n° 5.159.

²²² Voy. *infra*, n° 5.166.

²²³ Voy. Smeesters-Winkelmolen I, 268, n° 169 ; Tilleman LG, 151, n° 300.

²²⁴ Un mandat spécial est un mandat pour une mission déterminée. Un mandat exprès est un mandat par lequel le mandant donne expressément le pouvoir d'accomplir certains actes de disposition.

²²⁵ Voy. Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), 422, n° 23.

²²⁶ Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), 422, n° 23 ; Smeesters-Winkelmolen I, 268, n° 169.

5.79. Étant donné que les pouvoirs publics du capitaine trouvent leur source dans la loi, ils peuvent encore être exercés après le décès ou la faillite de l'armateur²²⁷. La doctrine a suggéré qu'en dérogation au droit commun en matière de mandat (art. 2003 C. civ.), cette règle s'applique aussi à la représentation de l'armateur²²⁸. La loi n'est pas claire sur ce point.

5.80. Enfin, la Loi maritime ne prévoit aucun régime de DIP. La doctrine s'est montrée catégorique sur ce point en affirmant que les pouvoirs légaux du capitaine sont déterminés par la loi de l'État du pavillon.²²⁹ Comme nous le verrons plus tard, certaines questions, comme le pouvoir de représentation en justice²³⁰ et l'obligation de présenter un rapport²³¹, demeurent source d'insécurité juridique²³².

- ABSENCE D'UN RÉGIME LÉGAL RÉGISSANT LES POUVOIRS DE REPRÉSENTATION
JUDICIAIRE DU CAPITAINE

5.81. La question de savoir si et dans quelle mesure le capitaine peut représenter le propriétaire du navire ou l'armateur en justice est cruciale pour la pratique du droit.

Il convient à ce propos de faire une distinction entre deux aspects : le pouvoir de représentation judiciaire proprement dit du capitaine et la question plus spécifique de la validité des notifications faites au capitaine ou autres hommes d'équipage à bord du navire.

5.82. La Loi maritime ne contient pas de disposition générale au sujet du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, pas plus d'ailleurs que l'Ordonnance de la marine ou le Code de commerce²³³.

En ce qui concerne spécifiquement l'abordage, le législateur belge a introduit en 1879²³⁴, à l'instar de la France²³⁵, des dispositions dans la Loi maritime concernant la procédure en matière d'abordage, qui ont été adaptées en 1911 à la Convention d'abordage 1910²³⁶.

Actuellement, lesdits articles de la loi maritime disposent :

Article 253

Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires.

[...]

Article 254

Le capitaine ou le propriétaire d'un navire abordé peuvent agir pour compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de toutes autres parties lésées par l'abordage.

L'action intentée par le capitaine ou le propriétaire pour le dommage subi par le navire conserve le droit des autres intéressés.

²²⁷ Dans ce sens not. Den Haerynck, W., « Belgium », in IEL Transport Law (Jan. 1994), 74, n° 118 ; De Smet I, 88, n° 74.

²²⁸ Voy. Smeesters-Winkelmolen I, 265, n° 168.

²²⁹ Voy. en particulier Smeesters-Winkelmolen I, 269, n° 170.

²³⁰ Voy. *infra*, n° 5.92.

²³¹ Voy. *infra*, n° 5.111.

²³² Au sujet des aspects de DIP, voy. *infra*, n° 5.131.

²³³ Voy. Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, RCJB 1965, (408), 410, n° 3 plus références ; Tuja, 79 et 293 et s. ; voy. toutefois l'art. 435 du *Code de commerce*

²³⁴ Voy. art. 230-231 Loi maritime 1879. Pour un commentaire, voy. Jacobs II, 592-595, n°s 951-952.

²³⁵ Voy. *Doc. parl.*, Chambre, 1874-75, n° 238, 44.

²³⁶ L'actuel art. 254 Loi maritime a été instauré par la L. 12 août 1911 (M.B., 23 août 1911) et vise à accorder la Loi maritime à la Convention d'abordage 1910.

Ce dernier article a été commenté comme suit dans le rapport de la Chambre :

Une tradition aussi ancienne que le droit maritime, basée sur des nécessités pratiques certaines, déroge en faveur des affaires maritimes à la règle que nul ne plaide par procureur.

La pensée du législateur de 1879 a été de consacrer législativement cette pratique; mais les termes employés ont donné lieu à controverse. Comme le pouvoir législatif se trouve appelé à inscrire dans la loi belge un nouveau titre, il est désirable de trancher cette controverse.

Les actions maritimes, et spécialement les affaires d'abordage, doivent être introduites sans retard; l'examen des avaries — que les réparations vont faire disparaître, l'audition des témoins — qui vont se disperser au loin — sont des éléments essentiels à la manifestation de la vérité. Mais la pratique du commerce moderne et l'emploi constant des connaissements à ordre ne permettent guère de déterminer sur-le-champ où se trouvent les véritables intéressés à la cargaison en tant qu'il s'agit de formuler une action judiciaire. Dans ces conditions, il est naturel que le capitaine agisse pour compte de tous les intéressés. Il ne peut naître de cette situation aucun inconvénient. Tout d'abord, les intéressés eux-mêmes ont toujours le droit d'intervenir. Le capitaine est un prête-nom. Or, il est de principe certain que lorsqu'un prête-nom agit, le mandant véritable peut toujours se présenter en justice. Le défendeur a d'ailleurs le droit corrélatif d'exiger en cours d'instance la production d'une autorisation du mandat des intéressés pour lesquels le capitaine agit, de façon à s'assurer le bénéfice de la chose jugée et même de réclamer leur mise en cause. Mais il importe que, au moment où l'abordage vient de se produire, l'action puisse être formée pour compte de tout le monde par le capitaine pèsent sur les lieux ou par son armateur²³⁷.

Il ressort de cet exposé que, pour le législateur belge, le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine était une évidence et que l'article 254 de la Loi maritime n'est donc autre qu'une application spécifique de ce principe.

Il ressort en outre du passage ci-dessus que le législateur estimait que le capitaine agissant pour le compte de l'équipage, des intéressés aux cargaisons, des passagers et autres personnes lésées à l'issue d'un abordage, agissait en sa qualité de prête-nom.

Sans faire référence au document parlementaire précité – qui traitait principalement des interventions du capitaine pour d'autres parties que le propriétaire du navire – S. Fredericq a, lui aussi, comparé la représentation judiciaire du capitaine avec le procédé de prête-nom. La différence était selon lui que le prête-nom est basé sur une convention, alors que le capitaine agit conformément à un usage maritime et que, contrairement au capitaine, le prête-nom s'engage personnellement. Mais il y a aussi des similitudes : ainsi le capitaine et le prête-nom sont tous deux autorisés à agir en plus de l'armateur, là où en droit commun c'est soit le représentant soit la partie représentée qui doit agir. Le fait que le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine ne pouvait parfaitement s'inscrire dans un cadre du droit commun constituait pour Fredericq la preuve du « particularisme » du droit maritime²³⁸.

²³⁷ *Doc. parl.*, Chambre, 1910-11, n° 192, 2-3.

²³⁸ Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), 415-416, n° 12.

Selon les avis actuels, la convention de prête-nom est

*een overeenkomst waarbij een persoon (de naamleener) zich om niet of tegen een bezoldiging ertoe verbindt om in eigen naam, maar voor rekening van een ander persoon (opdrachtgever), één of meer rechtshandelingen te stellen*²³⁹.

Aujourd'hui, la convention de prête-nom est considérée comme un mandat sans représentation auquel s'appliquent toutes les règles du mandat, à l'exception de celles relatives à la représentation²⁴⁰. La convention de prête-nom implique que le cocontractant n'a pas connaissance du prête-nom ni donc du fait que la partie agissante agit pour quelqu'un d'autre²⁴¹. Lorsqu'un mandataire agit en nom propre ou omet de mentionner explicitement ou implicitement sa qualité de mandataire, il s'engage personnellement²⁴². Le prête-nom est qualifié de mandat occulte (« *geheim mandaat* »), soit un mandat conclu entre parties qui n'est pas divulgué (« *niet uitlekt* ») à des tiers²⁴³.

C'est à juste titre que Broeckx ne classe pas les agissements du capitaine parmi les cas de représentation occulte sur la base d'un prête-nom, en vertu duquel le mandataire agit en effet par définition pour le compte d'un mandant sans faire état de sa qualité. Dans le cas du capitaine, il s'agit d'un mandat basé sur le droit maritime, en vertu duquel le mandataire peut, à condition de faire état de sa qualité de mandataire, agir *qualitate qua* sans indiquer l'identité du mandant²⁴⁴.

Samoy ne qualifie guère plus les actes en justice du capitaine de prête-nom, mais de représentation *ouverte* fondée sur un usage en droit maritime, où l'identité du mandant n'est pas communiquée²⁴⁵. Et de reconnaître que l'article 253 de la Loi maritime n'est autre que l'application d'une règle de droit commun qui est propre au droit maritime et qui déroge à la règle que *nul ne plaide par procureur*. Le capitaine peut se produire en justice sans devoir mentionner le nom et la qualité de celui qu'il représente, et les créanciers de l'armateur peuvent se contenter de faire condamner le capitaine et de faire exécuter ensuite le jugement contre le capitaine ou contre l'armateur²⁴⁶.

A la lumière de ce qui précède, il ne semble pas opportun d'aborder la question dans le cadre du nouveau Code belge de la Navigation en partant de l'optique de droit commun en matière de prête-noms. Les actions en justice du capitaine reposent sur un usage maritime qui peut être confirmé, ratifié et précisé par une loi, et qui n'a rien à voir avec la convention de prête-nom ou le mandat réel ou fictif conclu avec le propriétaire du navire ou avec l'armateur.

La loi doit enfin ratifier explicitement la règle inhérente à l'action en justice du capitaine et généralement admise en droit maritime selon laquelle les conséquences de l'intervention active ou

²³⁹ Tilleman LG, 4, n° 5 et références ; voy. plus en détail Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2005, 121-188, n°s 163-282 ; comp. aussi Cass. 15 janvier 1982, AC 1981-82, 619, JT 1983, 412, Pas. 1982, I, 602, J.P.A., 1981-82, 203, RW 1982-83, 2250 :

Overwegende dat bij de overeenkomst van naamgeving iemand in eigen naam voor rekening van een ten aanzien van derden niet genoemde lastgever een rechtshandeling verricht.

²⁴⁰ Voy. Tilleman LG, 8, n° 8 ; Wéry, 111, n° 54.

²⁴¹ Voy. not. Tilleman LG, 9, n° 11 ; Wéry, 111, n° 54.

²⁴² Voy. o.m. Tilleman LG, 271, n° 493 en 273, n° 495.

²⁴³ Dekkers-Verbeke, 775, n° 1392.

²⁴⁴ Broeckx, K., « Vertegenwoordiging in rechte en naamgeving in het geding », RW 1994-95, 248-253, not. 250, n° 21.

²⁴⁵ Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2005, 61, n° 76 et aussi 706, n° 1128.

²⁴⁶ Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2005, 362-363, n° 550, et en part. aussi 1148.

passive en justice du capitaine sont pour le propriétaire du navire ou l'armateur²⁴⁷. Dans ce contexte, la loi peut uniquement exiger que le capitaine annonce d'une façon quelconque qu'il agit en sa qualité de capitaine.

5.83. Le Titre XXV de l'ancien Code de Procédure civile relative aux procédures devant les tribunaux de commerce contenait les dispositions particulières suivantes en ce qui concerne les affaires maritimes :

Article 418

Dans les affaires maritimes où il existe des parties non domiciliées, et dans celles où il s'agit d'agrès, victuailles, équipages et radoubs de vaisseaux prêts à mettre à la voile, et autres matières urgentes et provisoires, l'assignation de jour à jour, ou d'heure à heure, pourra être donnée sans ordonnance, et le défaut pourra être jugé sur-le-champ.

Article 419

Toutes assignations données à bord à la personne assignée seront valables.

La première règle concernant l'assignation de jour à jour ou d'heure à heure a été reprise dans le Code judiciaire à l'article 1037, qui est toutefois uniquement applicable pour les procédures en référé.

La seconde règle, qui confirme la régularité des assignations à la personne à bord, a conduit Smeesters et Winkelmolen²⁴⁸ ainsi que De Smet²⁴⁹ à déduire que le capitaine a un domicile légal à bord de son navire. D'autres auteurs ont contesté cette thèse au motif que la disposition légale traite uniquement de la validité des assignations²⁵⁰. Quoi qu'il en soit, la disposition n'a pas été reprise dans le Code judiciaire et ce, au motif qu'elle était redondante à la lumière de la règle générale de l'article 33, deuxième alinéa C. jud. qui dispose que l'assignation à personne peut être faite au destinataire en tout lieu où l'huissier de justice le trouve²⁵¹.

5.84. A noter aussi que la Loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux²⁵² prévoit à ce jour encore la signification au capitaine d'une ordonnance d'envoi en possession du gage (art. 26). En ce qui concerne la saisie de navires, le Code judiciaire dispose qu'une copie de l'exploit de saisie est laissée au capitaine (art. 1471 C. jud.) et qu'un commandement préalable à la saisie-exécution est fait (art. 1547).

5.85. Pour bien comprendre la problématique, il est utile de rappeler toutes les dispositions générales pertinentes du Code judiciaire :

Article 33

*La signification est faite à personne lorsque la copie de l'acte est remise en mains propres du destinataire.
La signification à personne peut être faite au destinataire en tout lieu où l'huissier de justice le trouve.
Si le destinataire refuse de recevoir la copie de l'acte, l'huissier de justice constate ce refus sur l'original et la signification est réputée faite à personne.*

²⁴⁷ Voy. à ce sujet aussi Van Ryn-Heenen IV, 599, n° 738 ; W.G., note sous Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, (856), 856.

²⁴⁸ Smeesters-Winkelmolen I, 270-271, n° 172.

²⁴⁹ De Smet I, 88-90, n° 76.

²⁵⁰ Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2677, n° 11 ; *Pand.B.*, v° Capitaine de navire, n° 38-42.

²⁵¹ Libert, H., «De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2677, n° 11.

²⁵² *M.B.* 25 septembre 1908, tel que modifiée.

Article 34

La signification à une personne morale est réputée faite à personne lorsque la copie de l'acte est remise à l'organe ou au préposé qui a qualité, en vertu de la loi, des statuts ou par délégation régulière, pour représenter, même avec d'autres, la personne morale en justice.

Article 35

Si la signification ne peut être faite à personne, elle a lieu au domicile, ou à défaut de domicile à la résidence du destinataire et, s'il s'agit d'une personne morale, à son siège social ou administratif.

La copie de l'acte est remise à un parent, allié, préposé ou serviteur du destinataire.

Elle ne peut être remise à un enfant qui n'a pas atteint l'âge de seize ans accomplis.

Le commissaire de police lorsqu'il en est instruit doit donner à l'huissier de justice instrumentant l'indication du lieu de résidence de la partie qui n'a pas de domicile.

Article 36²⁵³

§ 1er. Pour l'application du présent Code, l'on entend par : 1° « domicile » : « le lieu où la personne est inscrite à titre principal sur les registres de la population » ;

2° « résidence » : « tout autre établissement tel le lieu où la personne a un bureau ou exploite un commerce ou une industrie » ;

3° « adresse judiciaire électronique » : « l'adresse de courrier électronique, attribuée par un greffe et à laquelle une personne a accepté ou est réputée avoir accepté, selon les modalités fixées par le Roi, que lui soient adressées les significations, notifications et communications. Le Roi détermine, après avis du comité de gestion et du comité de surveillance, visés respectivement aux articles 15 et 22 de la loi du 10 août 2005 instituant le système d'information Phenix, les modalités de création et d'attribution, d'enregistrement, de conservation et de consultation des adresses judiciaires électroniques.

§ 2. Toute signification, notification ou communication faite au domicile ou à la résidence d'une partie indiquée dans son dernier acte de la procédure en cours est réputée régulière tant que cette partie n'a pas fait connaître de manière expresse la modification de ce domicile ou de cette résidence, au greffe et aux autres parties ainsi qu'au ministère public.

Toute personne qui a accepté la signification, la notification ou la communication à une adresse judiciaire électronique est présumée y consentir tant qu'elle n'a pas manifesté expressément son intention de renoncer à l'utilisation de cette adresse judiciaire électronique ou de la modifier.

§ 3. Le Roi détermine, après avis du comité de gestion et du comité de surveillance, visés respectivement aux articles 15 et 22 de la loi du 10 août 2005 instituant le système d'information Phenix, les formes selon lesquelles l'acceptation, la renonciation ou la modification visées au § 2, alinéa 2, doivent être faites et sont opposables.

5.86. Comme le pouvoir de représentation en justice du capitaine et la validité des assignations à bord n'ont jamais été traités systématiquement dans la loi, il n'est pas étonnant qu'il existe entre-temps beaucoup de cas de jurisprudence. Les arrêts de principe de la Cour de Cassation de 1963 et 2005 méritent plus d'attention.

5.87. La Cour de Cassation a estimé, dans son arrêt du 5 avril 1963 :

Attendu que, s'il est de règle, en droit maritime, que le capitaine d'un navire peut représenter l'armement et notamment être assigné qualitate qua, cette règle ne peut être étendue au cas où, au moment de

²⁵³ Version telle qu'elle a été modifiée par l'art. non encore entré en vigueur de la L. 5 août 2006 modifiant certaines dispositions du Code judiciaire en vue de la procédure par voie électronique (M.B 7 septembre 2006).

*l'exploit introductif d'instance, il n'exerce plus le commandement et où il ne peut donc plus être considéré comme le représentant légal du propriétaire du navire*²⁵⁴.

Cet arrêt a soulevé la question de savoir si le point de vue plutôt rigoureux qu'il reflète n'entraînerait pas, compte tenu de la difficulté de savoir si le capitaine a bel et bien encore le commandement de son navire, la disparition de ladite règle traditionnelle de droit maritime²⁵⁵. D'aucuns ont même suggéré que cette règle était devenue redondante²⁵⁶. La doctrine a toutefois signalé qu'il est essentiel, pour les besoins du commerce maritime, que le capitaine garde son pouvoir de représentation en justice, qu'il ait ou non encore le commandement du navire, ait été chargé du commandement d'un autre navire ou effectue une autre activité au service de l'armateur en question²⁵⁷.

Dans une note sous l'arrêt, il a été spécifié une fois de plus que le pouvoir de représentation en justice du capitaine constitue une exception traditionnelle et typique du droit maritime à la règle *nul ne plaide par procureur*, et que le capitaine agit en son propre nom en non pas uniquement en tant que mandataire²⁵⁸.

5.88. L'arrêt de la Cour de Cassation du 14 janvier 2005²⁵⁹ avait trait à la signification, fin 1997, d'un jugement du tribunal de commerce d'Anvers au capitaine d'un navire allemand concernant un transport effectué début 1994 sous le commandement d'un autre capitaine. L'armement, partie demanderesse en cassation, alléguait que le pouvoir de représentation du capitaine était soumis au droit allemand et que l'article 527 pertinent du *Handelsgesetzbuch*²⁶⁰ allemand limitait ce pouvoir notamment au voyage en question, la signification n'étant donc en l'occurrence pas valable. Et la partie demanderesse d'ajouter qu'il n'existe pas non plus de pratique généralement admise selon laquelle le capitaine peut représenter en justice le propriétaire du navire ou l'armement et que, même si une telle pratique était généralement admise, rien ne semble indiquer que cette pratique constitue une obligation juridique. Selon elle, il ne pouvait donc pas être question d'un usage international, en vertu duquel le capitaine peut représenter en justice l'armement ou le propriétaire du navire dans toutes les affaires ayant trait au navire.

En ce qui concerne l'application du droit allemand et du droit belge, la Cour de Cassation a estimé :

Attendu qu'en vertu de l'article 34 du Code judiciaire, la signification à une personne morale est réputée faite à personne lorsque la copie de l'acte est remise à l'organe ou au préposé qui a qualité, en vertu de la loi, des statuts ou par délégation régulière, pour représenter, même avec d'autres, la personne morale en justice;

Que, quoique le pouvoir de sociétés commerciales ou associations étrangères est, en règle, déterminé par le droit étranger, le droit belge règle la procédure devant les tribunaux belges et, relativement aux significations à un armateur, détermine sous quelles conditions une signification faite à un capitaine d'un navire est réputée être faite à l'armateur;

²⁵⁴ Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, 856, note de W.G., *RCJB* 1965, 405, note de Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », *RW* 1963-64, 43, note de X.; comp. Cass. 12 mars 1965, *Pas.* 1965, I, 725 (première cause).

²⁵⁵ Van Ryn-Heenen *RCJB* 1967, 87-88, n° 1.

²⁵⁶ Van Ryn-Heenen IV, 599, n° 738.

²⁵⁷ W.G., note sous Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, (855), 857.

²⁵⁸ Voy. une fois de plus W.G., note sous Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, (856), 856.

²⁵⁹ Cass. 14 janvier 2005, *AC* 2005, 89, *Dr. eur. transp.* 2005, 198 et 2006, 55, *Pas.* 2005, I, 89, *J.P.A.*, 2007, 291, *RW* 2007-08, 104, note X., *R.D.C.* 2005, 505, note de Godfroid, M., « Vertegenwoordiging van het schip door de kapitein in België », *TVR* 2006, 110 (résumé).

²⁶⁰ Voy. *infra*, n° 5.138.

Que le capitaine d'un navire est réputé être le représentant légal de l'armateur en matière d'actes juridiques posés concernant ce navire ; que, sur cette base, indépendamment de la nationalité de l'armateur ou du navire, il a le pouvoir de représenter l'armateur devant les tribunaux belges dans toutes les procédures qui concernent le navire et, en cette qualité, peut introduire des demandes en justice et recevoir des significations;

La Cour de Cassation a en outre déclaré que les juges d'appel pouvaient parfaitement décider que le capitaine du navire peut représenter l'armement pour tout ce qui a trait au navire et ce, en vertu d'une coutume et que le capitaine avait, sur cette base, aussi le pouvoir de représenter le propriétaire du navire en justice, et enfin, que les juges d'appel n'avaient pas eu l'intention de se référer à une coutume internationale comme source du droit international au sens de l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice.

5.89. La doctrine belge reconnaît, quant à elle, depuis longtemps le principe que le capitaine est le représentant en justice du propriétaire du navire ou de l'armateur, et qu'il peut en cette qualité agir en justice tant en demandant qu'en défendant. La possibilité de significations au capitaine à bord du navire est également généralement admise²⁶¹.

Dans une note sous l'arrêt de 2005, Godfroid explique que la solution choisie par la Cour naît du fait que le pouvoir de représentation du capitaine est une exception à la règle *nul ne plaide par procureur*, et que la *lex fori* régit ces deux principes. Il résume ainsi la quintessence du droit belge actuel:

*De regel in België is dus dat de kapitein van het schip krachtens de wet de vertegenwoordiger van de rederij is en dat hij derhalve bevoegd is om als eisende of verwerende partij in rechte namens de rederij op te treden voor zover het gaat over vorderingen betreffende het schip waarover hij het bevel voert, en waarvoor de Belgische rechtbanken mogen worden gevat*²⁶².

5.90. Notons à ce propos que la Cour de Cassation est cohérente dans les deux arrêts en qualifiant le capitaine de « représentant légal », et donc pas de prête-nom ou de mandataire en vertu d'une convention. Selon l'arrêt de 1963, le capitaine serait le représentant légal du « propriétaire du navire » et selon l'arrêt de 2005 celui de « l'armement ». Dans la doctrine, on peut lire quelquefois que le capitaine peut agir en son propre nom pour le compte « *reders, scheepsbevrachters, verzekeraars en sjouwers* »²⁶³ (quelle qu'en soit la signification).

5.91. A noter aussi dans l'arrêt de la Cour de Cassation du 14 janvier 2005 que la Cour considère le pouvoir de représentation et le pouvoir de recevoir et d'accepter des significations comme des questions purement procédurales, qui sont par définition soumises à la *lex fori* belge, mettant hors jeu la loi de l'État du pavillon régissant le pouvoir de représentation. L'arrêt reconnaît aussi sans

²⁶¹ Voy. et comp. not. les analyses dans Delwaide, L., « De dagvaarding van de kapitein in het zeerecht », in *Liber amicorum Marcel Briers*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 129-148 ; De Smet I, 88-92, n° 76 ; De Weerd I, in De Weerd II, 311-312, n°s 974-976 ; Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), 408-422 ; Huybrechts, M.A., « De dagvaarding van de kapitein q.q. en de 'action in rem': twee remedies voor hetzelfde resultaat ? », in Dauwe, B. e.a. (éd.), *Liber amicorum Ludovic De Gryse*, Gent, Land, 2010, 501-519 ; Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2677-2678, n° 11 ; Libert in De Weerd I, (177), 185-188, n° 241 ; Putzeys, 56, n° 62 ; Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2005, 61, n° 76, 362-363, n° 550 et 706, n° 1128 ; Smeesters-Winkelmolen I, 266-269, n° 169 et 270-271, n° 172 ; Van Ryn-Heenen IV, 599-600, n° 738 ; Van Ryn-Heenen *RCJB* 1967, 85-88, n° 1 ; W.G., note sous Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, 856-857.

²⁶² Godfroid, M., « Vertegenwoordiging van het schip door de kapitein in België », note sous Cass. 14 janvier 2005, *R.D.C.* 2005, (509), 509, n° 5.

²⁶³ Voy. dans ce sens p.ex. Castermans, M., *Gerechtigd Privaatecht*, Gand, Story, 2009, 41, n° 47 ; Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2005, 706, n° 1128.

réserve au capitaine un pouvoir de représentation judiciaire actif, alors que les lois d'États de pavillons étrangers, par exemple français, lui dénie carrément ce pouvoir²⁶⁴.

5.92. Les avis dans la doctrine belge semblent aussi partagés sur quantité d'aspects qui sont spécifiques au pouvoir de représentation du capitaine. Des théories ont n'on pas encore ou que très rarement été suivies et confirmées par la jurisprudence, ont été émises et les avis divergent quant au sujet des usages maritimes²⁶⁵.

Songons par exemple à la portée du pouvoir de représentation en justice (limitée ou non aux questions pour lesquelles le capitaine a le pouvoir de contracter ; limitée ou non au voyage en question ; représentation en justice active en plus de passive ; pour le compte ou non du propriétaire du navire et/ou de l'affréteur et/ou d'autres personnes intéressées), le sort du pouvoir de représentation lorsqu'il a été mis fin au contrat d'emploi ou lorsque le capitaine a été remplacé, et la possibilité de procéder à des notifications à d'autres personnes à bord.

Il est donc tout à fait normal qu'à défaut d'un régime légal clair, les contours des principes maritimes généralement admis sont source de discussions ou sont pour le moins incertains.

- CARACTÈRE OBSOLÈTE DES DISPOSITIONS RELATIVES AUX DOCUMENTS MARITIMES ET FORMALITÉS

5.93. Le régime de la loi maritime relatif aux documents de bord et aux rapports n'est plus adapté à la pratique actuelle. Nous nous pencherons ici sur quelques questions spécifiques :

- le régime dépassé de l'obligation de tenir un registre ;
- le régime dépassé obligeant à avoir des documents à bord ;
- le régime dépassé des rapports à faire.

Nous remarquerons, en examinant ces points qui posent problème, que l'application internationale desdites dispositions est également tout sauf claire.

5.94. L'obligation du capitaine de tenir un registre (aussi nommé livre de bord, livre de loch, journal nautique ou registre de pont²⁶⁶) est prévue à l'article 61 de la Loi maritime.

Selon cette disposition, le registre doit être « coté et paraphé » par page (avant son utilisation) par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le bourgmestre ou échevin des lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

A la lumière des travaux préparatoires de la loi maritime de 1879, la Cour de Cassation a estimé en 1898 que l'article 61 de la Loi maritime visait à permettre à l'armateur et aux autres personnes intéressées de contrôler la gestion du capitaine et qu'il sert donc principalement, si pas exclusivement, des intérêts privés²⁶⁷. Comme nous pourrions le voir plus tard, ce point de vue, qui correspond à l'objectif des prescriptions reprises initialement dans le Code de commerce et l'Ordonnance de la marine²⁶⁸, est aussi adopté dans d'autres pays. Si le registre vise la reddition de comptes du capitaine à l'armateur, on ne peut oublier que l'article 59 précité du Code disciplinaire

²⁶⁴ Voy. *infra*, n° 5.154.

²⁶⁵ Voy. et comp. les sources précitées, cf. *supra*, n° 5.89.

²⁶⁶ Voy. toutefois Tuja, 113, sur la distinction entre le « livre de bord » et le « livre de loch », « journal nautique » ou l'ancien « journal de route » dans la loi.

²⁶⁷ Cass. 16 juin 1898, *JPA* 1898, 451 (jugement attaqué : Comm. Anvers, 9 octobre 1897, *JPA* 1898, 22).

²⁶⁸ Voy. not. Jacobs I, 153-154, n° 125.

et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime²⁶⁹ sanctionne toute infraction à l'article 61 de la Loi maritime par le capitaine.

Dans la pratique actuelle dans le port d'Anvers, la formalité du paraphement du registre est limitée. Seuls trois armements (belges) respectent cette obligation. Les armateurs apportent en l'occurrence les registres au greffe du tribunal de commerce, généralement accompagnés d'une lettre indiquant le nombre de livres et l'identité de la personne qui les a présentés. Le greffier appose alors le sceau du tribunal à l'aide d'un cachet sur la première page des registres, suivi d'un cachet avec indication du nombre de pages, la date et la signature du président. Chaque page est numérotée dans le haut par le greffier et cachetée du nom du président. Les première et dernière pages sont signées par le président. Dès que les registres sont prêts, la personne à contacter est avertie par téléphone qu'elle peut venir les prendre et elle signera pour réception. Les registres sont rédigés en néerlandais ou en anglais²⁷⁰.

Les autres armements ne voient apparemment pas l'intérêt d'une telle formalité. En 2005, le Service droit des personnes morales et insolvabilité du SPF Justice s'est dès lors vu forcé de signaler aux greffiers en chef que cette formalité n'avait pas été abolie à la suite de la loi BCE²⁷¹ et de l'abolition du visa des livres de commerce²⁷², puisqu'elle repose sur une disposition légale spécifique reprise dans la Loi maritime²⁷³.

5.95. Le fait que les armements belges soient les seuls à remplir la formalité de paraphement confirme l'opinion générale, évidente, mais non confirmée dans la Loi maritime qu'elle ne serait applicable qu'aux navires belges.

5.96. Lors des travaux préparatoires de la Loi maritime de 1879, on a évoqué la pratique qui consiste à tenir, en plus du registre visé dans la loi, qui se rapporte à la gestion administrative et financière du navire, un livre de loch reprenant les données techniques et nautiques. Le ministre compétent avait à cette occasion déclaré qu'il n'était pas dans ses intentions d'interdire cette pratique²⁷⁴.

5.97. S'il n'existe, dans la navigation de plaisance, aucune obligation légale de tenir un registre, on recommande néanmoins de le faire²⁷⁵.

5.98. L'obligation reprise à l'article 61, deuxième alinéa de la Loi maritime de mentionner « les résolutions prises pendant le voyage », ainsi que « la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former » peut prêter à confusion vu que d'autres dispositions,

²⁶⁹ Voy. *supra*, n° 5.65.

²⁷⁰ Informations communiquées en avril 2008 par le Tribunal de Commerce d'Anvers, par la bouche de Me H. Lange.

²⁷¹ L. 16 janvier 2003 portant création d'une Banque-Carrefour des Entreprises, modernisation du registre de commerce, création de guichets-entreprises agréés et portant diverses dispositions (*M.B.* 5 février 2003).

²⁷² A.R. 25 janvier 2005 portant exécution de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises, l'arrêté royal du 12 septembre 1983 déterminant la teneur et la présentation d'un plan comptable minimum normalisé et l'arrêté royal du 16 juin 1994 fixant la contribution des entreprises aux frais de fonctionnement de la Commission des Normes comptables. (*M.B.* 7 février 2005).

²⁷³ Courriel du conseiller int. A. Van Outrive du service du droit des personnes morales et du droit de l'insolvabilité adressé aux greffiers en chef, le 4 mars 2005, au sujet de l'art. 61 de la Loi maritime.

²⁷⁴ *Doc. parl.*, Chambre, 6 février 1877, 365 ; voy. plus en détail De Smet I, 101, n° 81 ; Jacobs, 154-155, n° 125 ; Hennebicq II.I, 303, n° 286.

²⁷⁵ Voy. Deseck, P., *Scheepsdocumenten voor de pleziervaart*, Bruges, die Keure, 1989, 103-104.

dont celle du règlement sur l'inspection maritime, obligent le capitaine expressément à reprendre aussi d'autres données dans le registre²⁷⁶.

5.99. Comme indiqué précédemment, la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 rend obligatoire la mention de certains éléments dans le registre, intitulé cette fois illogiquement « journal de bord »²⁷⁷.

5.100. L'article 70 de la Loi maritime prévoit aussi l'éventualité qu'un magistrat mentionne dans le registre l'autorisation de retirer des fonds.

5.101. Dans la pratique actuelle, tout ce qui concerne l'expédition est repris dans le registre, avec en plus les données provenant des autres registres que le capitaine est tenu de tenir à bord en vertu des dispositions légales ou réglementaires spéciales ou d'instructions de l'armement (journal des machines, journal des manœuvres, journal du radar, livre de caisse, registre des hydrocarbures, journal de la radio etc.)²⁷⁸. Dans la pratique, le registre est tenu en brouillon et une version officielle.

5.102. Selon l'article 78 de la Loi maritime, le capitaine est tenu de faire viser son registre dans les vingt-quatre heures de son arrivée. Comme cette formalité n'est apparemment plus respectée dans la pratique, elle pourrait être abrogée sans problème.

Il a été jugé que, lorsque le registre n'a pas été visé dans les vingt-quatre heures de l'arrivée et qu'il se compose de surcroît de liasses de feuillets qui peuvent être remplacées, il n'a plus aucune force probante²⁷⁹. Bien tenu, il aurait pourtant une force probante considérable. Ceci n'a toutefois pas été prévu dans la loi. On peut d'ailleurs se demander si le registre tombe sous les règles spécifiques relatives à la preuve des livres de commerce, telles qu'elles sont reprises dans le Code civil (art. 1329-1330) et dans le Livre I du Code de commerce (art. 20-24).

La Loi maritime n'indique pas explicitement que tout un chacun peut demander que soit produit le registre ; cette règle était pourtant acceptée par une jurisprudence plus ancienne²⁸⁰.

Sur ces points aussi, une spécification légale serait souhaitable.

5.103. Pour diverses raisons, il serait quoi qu'il en soit souhaitable d'abroger la formalité existante relative à la numérotation et au paraphement préalable des registres.

Tout d'abord parce que cette formalité n'est qu'à peine suivie dans la pratique. Aucun tribunal ou pouvoir public ne veille par ailleurs activement à ce qu'elle soit respectée par les capitaines ou armateurs. On peut donc dire que, dans la pratique journalière du secteur maritime, cette formalité n'atteint pas son objectif.

Ajoutons, deuxièmement, que ladite formalité est à la fois archaïque et laborieuse. Son abrogation contribuerait à réduire le travail administratif des armements belges.

²⁷⁶ Voy. not. art. 152 règlement sur l'inspection maritime ; voy. aussi art. 76 Code disciplinaire et pénal Marine marchande Pêche maritime.

²⁷⁷ Voy. *supra*, n° 5.13.

²⁷⁸ Voy. Vynckier, J., Verschueren, W. et Baek, J., *Juridisch handboek voor de scheepsleiding*, Lier, KBZ/Van In, 1983, 40-41, n° 105.

²⁷⁹ Comm. Anvers, 17 décembre 1968, *J.P.A.* 1969, 138.

²⁸⁰ Voy. Hennebicq II.I, 303, n° 286.

Disons troisièmement qu'il existe des manières plus efficaces pour officialiser les registres. On pourrait envisager un régime dans lequel les armements auraient le choix d'utiliser des registres numérotés et paginés, achetés auprès d'un imprimeur agréé par le ministre compétent, ou encore des registres numériques conformes aux conditions fixées par les pouvoirs publics. L'intérêt d'une version numérique des registres obligatoires pour réduire les charges administratives des armateurs est apparu lors d'une concertation entre le SPF Mobilité et l'URAB. Il conviendrait bien entendu de prévoir des garanties pour que les registres soient fiables et notamment pour éviter qu'ils puissent être modifiés ultérieurement.

L'on peut donc en conclure qu'il n'est certainement pas souhaitable de reprendre le régime actuel de la Loi maritime dans le Code belge de la navigation et que l'obligation de paraphement du registre doit être remplacée par un mode d'officialisation plus moderne.

Le régime plus moderne à élaborer relatif à l'obligation de tenir un registre – ainsi que d'autres journaux – n'est d'ailleurs pas à sa place parmi les dispositions de droit privé du Code belge de la Navigation. Même si cette obligation servait initialement des intérêts privés, elle a aujourd'hui un caractère clairement public, voire pénal. Il serait donc préférable de revoir le régime légal dans le cadre de la révision du droit maritime public. Il conviendra à ce propos de prêter aussi attention au régime de la navigation fluviale et de la navigation de plaisance.

Le régime relatif à la force probante et à la consultation du registre relève par contre bel et bien du droit privé. A l'instar de pays comme les Pays-Bas²⁸¹ et à la lumière du souci de contrôle des mentions pratiqué également dans d'autres pays²⁸² et de l'abrogation dont nous parlerons ci-dessous d'une vérification judiciaire particulière obligatoire²⁸³, il convient de partir de l'idée qu'il convient d'accorder au juge un pouvoir d'appréciation très large quant à la valeur probante.

5.104. La question se pose s'il est possible ou nécessaire de tenir les registres en anglais. Actuellement, ceci est pratique courante.

Même si les magistrats interviennent pour apposer leur paraphe conformément à la Loi maritime actuelle, le registre ne constitue pas un acte de procédure et n'est donc pas assujéti à la Loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire²⁸⁴. Les magistrats n'usent en effet en l'occurrence pas de leur pouvoir judiciaire²⁸⁵. Il y a lieu, par contre, de respecter les lois sur l'emploi des langues en matière administrative qui, elles, sont applicables aux « actes de caractère administratif du pouvoir judiciaire » et « de ses auxiliaires »²⁸⁶. La langue que les pouvoirs et services judiciaires, dont la circonscription administrative s'étend sur plusieurs communes, doivent employer pour leurs actes ayant un caractère administratif est celle des services administratifs régionaux. Les tribunaux de commerce qui sont exclusivement compétents pour des communes sans régime linguistique spécial de la région flamande, doivent par exemple employer exclusivement le néerlandais²⁸⁷.

²⁸¹ Voy. *infra*, n° 5.162.

²⁸² Voy. *infra*, n° 5.137.

²⁸³ Voy. *infra*, n° 5.184.

²⁸⁴ M.B. 22 juin 1935.

²⁸⁵ Tindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gand-Louvain, E. Story-Scientia, 1973, 22, n° 29, Van Hoorebeke, A., *L'emploi des Langues en Justice*, Bruxelles, Bruylant, 1936, 8, n° 4.

²⁸⁶ Art. 1, § 1, 4° Loi sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par l'Arrêté royal du 18 juillet 1966 (M.B. 2 août 1966).

²⁸⁷ Art. 33, § 1 Lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par l'Arrêté royal du 18 juillet 1966 (M.B. 2 août 1966).

Cela ne signifie pas pour autant que le capitaine doit employer cette langue lorsqu'il remplit le registre. L'article 52, § 1 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative dispose en effet que les actes et documents d'entreprises industrielles, commerciales et financières qui sont imposés par la loi ou des dispositions réglementaires doivent être rédigés dans la langue de la région où est établi leur siège d'exploitation. Des dispositions similaires sont reprises dans le Décret de la Communauté néerlandophone du 19 juillet 1973 réglant l'emploi des langues en matière de relations sociales entre employeurs et travailleurs, ainsi qu'en matière d'actes et de documents d'entreprise²⁸⁸, ainsi que dans le Décret du 30 juin 1982 relatif à la protection de la liberté de l'emploi des langues et de l'usage de la langue française en matière de relations sociales entre les employeurs et leur personnel, ainsi que d'actes et de documents des entreprises imposés par la loi et les règlements²⁸⁹. L'article 3, 2° du Décret de la Communauté française du 12 juillet 1978 sur la défense de la langue française²⁹⁰ dispose aussi que l'emploi exclusif d'une langue autre que le français est interdit dans « les actes et documents des entreprises imposés par la loi et les règlements ». A noter que ces lois sur l'emploi des langues sont uniquement applicables aux entreprises ayant un siège d'exploitation dans la région linguistique belge en question et qu'elles ne visent pas les entreprises étrangères²⁹¹. Sur la base des dispositions précitées, l'on pourrait conclure de prime abord que le registre doit être rempli dans la langue du siège d'exploitation de l'armateur s'il s'agit d'une entreprise belge. Une telle interprétation ne tiendrait cependant pas compte du fait que l'obligation de tenir un registre n'est pas une obligation de l'armateur, mais du capitaine personnellement. Le capitaine est un membre de l'équipage et n'est pas normalement une entreprise ou une firme, de sorte que lesdites lois ne sont pas applicables aux actes et documents qu'il rédige. L'on peut dès lors conclure qu'aucune loi ne prescrit actuellement la langue que le capitaine doit employer lorsqu'il remplit le registre.

Qui donc, du législateur fédéral ou du législateur régional, a le pouvoir décider quelle langue les magistrats et le capitaine doivent ou peuvent employer ?

L'article 30 de la Constitution dispose que l'emploi des langues usitées en Belgique est facultatif ; il ne peut être réglé que par la loi, et seulement pour les actes de l'autorité publique et pour les affaires judiciaires.

En vertu de l'article 129, § 1, 1° de la Constitution, les Communautés ont le pouvoir de régler l'emploi des langues pour les matières administratives. La notion « matières administratives » est tout à la fois plus large et plus restrictive que les « actes de l'autorité publique ». La notion « matières administratives » est d'une part plus large, car elle concerne, à l'inverse de la notion « actes de l'autorité publique » aussi les relations entre les particuliers et l'administration, notamment les démarches qui émanent d'un particulier. La notion « matières administratives » est d'autre part aussi plus restreinte, vu qu'elle vise uniquement les autorités administratives, alors que « l'autorité publique » comprend aussi les institutions qui ne peuvent pas être qualifiées comme étant administratives, comme c'est le cas des assemblées législatives²⁹². L'on peut en déduire que les tribunaux ne relèvent pas non plus de la notion « matière administrative » au sens de l'article 129, § 1, 1° de la Constitution. Le régime de l'emploi des langues en cas d'intervention des magistrats pour l'apposition de paraphes dans le registre est dès lors censé être du ressort des pouvoirs fédéraux.

²⁸⁸ M.B. 6 septembre 1973.

²⁸⁹ M.B. 27 août 1982.

²⁹⁰ M.B. 9 septembre 1978.

²⁹¹ Kerrels, J.L. et Declodt, S., « Het taalgebruik in algemene voorwaarden », in Ongena, S. (éd.), *Algemene voorwaarden*, Malines, Kluwer, 2006, (207), 210, n° 289.

²⁹² De Pelsmaecker e.a., *Taalgebruik in bestuurszaken*, Bruges, die Keure, 2004, 9, n° 24 et not. 28, plus référence à la Cour d'Arbitrage 26 mars 1986, n° 17/86, cons. 3B.4.c, <http://www.const-court.be/nl/common/home.html/>.

En vertu de l'article 129, § 1, 3° de la Constitution, les Communautés sont en outre compétentes pour l'emploi des langues pour les actes et documents des entreprises imposé par la loi et les règlements. Etant donné que le capitaine est un membre de l'équipage et non pas une entreprise, cette disposition ne semble pas non plus s'appliquer au registre.

Le pouvoir fédéral est en l'occurrence encore soutenu, par une mention explicite dans la Loi spéciale de réformes institutionnelles, que les autorités fédérales sont compétentes en matière de droit commercial²⁹³. Le régime des registres de bord fait depuis des siècles déjà partie du droit commercial maritime²⁹⁴.

Nous pouvons en conclure, avec une certaine circonspection, que le législateur fédéral a le pouvoir, en ce qui concerne le registre, de régler l'emploi des langues des magistrats concernés. L'emploi des langues des capitaines lorsqu'ils remplissent le registre est en principe également de la compétence du pouvoir fédéral, mais il faut tenir compte de la liberté des langues de l'article 30 de la Constitution. A noter toutefois que l'article 30 se rapporte uniquement aux langues « usitées en Belgique », soit le néerlandais, le français et l'allemand²⁹⁵. L'emploi d'une de ces langues par un particulier, en l'occurrence la capitaine, ne peut être interdit. Une disposition purement permissive autorisant l'emploi d'une ou de plusieurs autres langues semble quoi qu'il en soit conciliable avec la liberté des langues préconisée dans la Constitution. Le Conseil d'Etat a en effet déjà jugé que chaque pouvoir public peut régler, dans les limites de ses pouvoirs, l'emploi des langues non usitées en Belgique, comme l'anglais, sans être tenu à une quelconque restriction constitutionnelle²⁹⁶.

On peut dès lors conclure qu'une disposition légale peut être introduite lors de la révision du droit maritime public selon laquelle les registres à bord de navires belges peuvent aussi être rédigés en anglais.

5.105. L'article 63 de la Loi maritime énumère un nombre de documents que le capitaine doit tenir à bord. Ce régime est également dépassé sur divers points.

L'énumération exhaustive des documents à tenir à bord est premièrement en grande partie superflue du fait que les obligations afférentes découlent déjà d'autres règlements (de droit public), tels que la Loi Sécurité des navires et la Loi concernant le jaugeage. L'insertion à l'article 63 de « documents requis par la législation sur les douanes et accises » n'a aucune valeur ajoutée. La sanction prévue à l'article 59 du Code disciplinaire et pénal Marine marchande Pêche maritime²⁹⁷ en cas d'infraction à l'article 63 de la Loi maritime n'a pas de sens non plus vu que les dispositions de droit public pertinentes prévoient déjà de telles sanctions.

La disposition n'est deuxièmement pas complète puisqu'un nombre de documents à tenir à bord en vertu d'autres lois et règlements n'y sont pas mentionnés²⁹⁸, tels que les cartes maritimes, les livres des marées, les manuels OMI, les Avis aux navigateurs et le texte des règlements de navigation. Les obligations en question sont reprises dans le règlement sur l'inspection maritime et dans les règlements de navigation d'application.

²⁹³ Voy. Livre Bleu 1, 56, n° 1.34.

²⁹⁴ Le fait que l'obligation de tenir un registre sera transféré au volet de droit public du Code belge de la Navigation n'y change rien.

²⁹⁵ De Pelsmaeker e.a., *Taalgebruik in bestuurszaken, o.c.*, 7, n° 18.

²⁹⁶ C.E. 20 décembre 1991, *Vandezande*, n° 38.376.

²⁹⁷ Voy. *supra*, n° 5.65.

²⁹⁸ Vgl. déjà Jacobs, 167-168, n° 133.

L'énumération de l'article 63 de la loi maritime est troisièmement dépassée dans la mesure où il y est encore question du rôle d'équipage. L'enrôlement de marins et de pêcheurs maritimes a en effet été aboli par la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007²⁹⁹ et par la Loi contrat d'engagement pêcheur³⁰⁰. Signalons enfin que les connaissements dont il y est question ne sont à l'heure actuelle plus émis pour chaque transport par mer³⁰¹. Il semblerait enfin que l'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire n'est plus tenu à bord³⁰².

Il serait indiqué de se contenter de reprendre, dans les dispositions de droit privé du Code belge de la Navigation, uniquement l'obligation générale du capitaine de tenir à son bord les documents prescrits par les lois, règlements et usages (de droit public)³⁰³. La référence aux usages couvre aussi des documents, tels le connaissement et le manifeste, qui sont en premier lieu, bien que pas nécessairement, exclusivement³⁰⁴ des documents commerciaux ; elle permettrait que les obligations du capitaine puissent évoluer sans qu'il ne faille pour cela modifier la loi.

5.106. Le régime de la Loi maritime relativement au rapport (quelquefois appelé protêt de mer) n'est guère plus adapté à la pratique actuelle.

La version actuelle de la Loi maritime³⁰⁵ contient des dispositions relatives à la remise, par le capitaine, de :

- un (grand) rapport³⁰⁶ dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans le port d'attache belge au terme du voyage³⁰⁷ (où le registre doit également être visé) (art. 78-79) ;
- un (petit) rapport lorsque le capitaine aborde dans un port étranger (art. 80) ;
- une (petite) « déclaration » (petit rapport) lorsqu'on est obligé de relâcher dans un port belge ou étranger (art. 81)³⁰⁸ ;
- un (grand) rapport à confirmer par le juge³⁰⁹ à l'arrivée en Belgique ou à l'étranger après un naufrage (art. 82-83).

Dans la pratique, des protêts de mer sont régulièrement déposés au greffe du Président du Tribunal de Commerce par des navires qui abordent dans le port d'Anvers, donc aussi des navires étrangers. Ceci se fait d'habitude par un intermédiaire, par exemple l'agent maritime, dans la version originale telle qu'elle a été rédigée par le capitaine, accompagnée d'une traduction en néerlandais. A la première page du protêt figurent le nom du Président et du greffe, et à la deuxième page de l'original figurent les signatures du Président et du greffier. L'original est inscrit dans un répertoire au greffe, où il est conservé ; la copie est dotée d'un sceau/tampon dateur du greffe et délivrée à la partie intéressée³¹⁰.

²⁹⁹ Voy. à ce sujet *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 13-14.

³⁰⁰ Voy. à ce sujet *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 4-5.

³⁰¹ Voy. aussi Livre Bleu 6.

³⁰² Voy. aussi Livre Bleu 3.

³⁰³ Sur le régime des usages, voy. Livre Bleu 2.

³⁰⁴ La réglementation de navigation en vigueur prescrit la présence d'un manifeste à bord en cas de transport par mer de produits dangereux.

³⁰⁵ Le commentaire le plus clair est toujours celui de Hennebicq II.I, 359-372, n°s 334-345.

³⁰⁶ La distinction entre le grand et le petit rapport remonte aussi à l'Ordonnance de la marine ; voy. Tuja, 48.

³⁰⁷ Pour savoir de quel port il s'agit, voy. not. Hennebicq II.I, 361, n° 336 en 363, n° 337.

³⁰⁸ Le texte en vigueur n'utilise pas le terme « rapport », mais parle uniquement de l'indication des causes de la relâche.

³⁰⁹ C'est à juste titre que Hennebicq avance l'argument que la Loi maritime ne requiert la vérification judiciaire qu'en cas de naufrage (Hennebicq II.I, 364-365, n° 338, 365, n° 339, 368, n° 340 et 369, n° 341).

³¹⁰ Informations communiquées en avril 2008 par le tribunal de commerce d'Anvers par l'intermédiaire de Me H. Lange.

Or pas *tous* les navires abordant le port ne semblent déposer un protêt de mer (il s'agirait de près de 16.000 protêts de mer par an). Le tableau que nous venons de brosser de la réalité ne correspond en outre pas à la distinction faite par la loi entre les différentes sortes de rapports.

5.107. Le régime actuel des articles 78 et 79 de la Loi maritime relatifs au dépôt d'un rapport dans les vingt-quatre heures de son arrivée par le capitaine, qui reprend des dispositions analogues de l'Ordonnance de la marine et du Code de commerce, tend à renforcer la crédibilité des témoignages des personnes navigant à bord concernant les incidents de la navigation et les sinistres qui en découlent, en empêchant des modifications *a posteriori*³¹¹. En 1861 déjà, les débats dans la Chambre lors de travaux préparatoires de la Loi maritime de 1879 ont été très houleux quant à la crédibilité du rapport rédigé par le capitaine et le rôle éventuel d'un conseil d'enquête à constituer³¹². La doctrine belge ne s'est jamais montrée très encline à accepter la force probante du rapport, encore moins en l'absence d'une enquête contradictoire de son contenu³¹³. La jurisprudence a résolument jugé que lorsque le rapport n'a pas été déposé dans les vingt-quatre heures après l'arrivée du navire, il n'a plus aucune force probante³¹⁴.

5.108. On peut aussi se demander si les prescriptions détaillées de 1857 en ce qui concerne le rapport déposé devant le consul belge à l'étranger³¹⁵ sont encore appliquées. Selon l'URAB, il arrive encore quelquefois que des capitaines de navires belges déposent un rapport devant un consul belge à l'étranger. Dans la pratique, cela se ferait en anglais.

5.109. Ajoutons au passage que l'article 80 de la Loi maritime dispose curieusement que le rapport et le certificat afférent doivent déjà confirmer le moment du départ, alors que le navire n'est par définition pas encore levé l'ancre.

La doctrine doute depuis longtemps déjà de l'actualité de cette disposition légale³¹⁶.

5.110. La Loi maritime règle explicitement la force probante du (grand) rapport déposé après un naufrage, qui doit – du moins selon la condition théorique fixée à l'article 83 de la Loi maritime – être suivie d'un interrogatoire judiciaire des gens d'équipage et si possible aussi des passagers. La vérification obligatoire en cas de naufrage a été jugée indispensable en raison de la méfiance témoignée par le législateur à l'égard d'un moyen de preuve que le capitaine s'arrogerait lui-même³¹⁷. La Loi maritime dispose à ce propos expressément qu'un rapport non vérifié n'est point admis « à la décharge » du capitaine et ne font point loi en justice, excepté dans le cas où le capitaine s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport (art. 83, deuxième alinéa). Et la Loi d'ajouter que « la preuve des faits contraires » est réservée aux parties (art. 83, troisième alinéa). Selon Smeesters et Winkelmolen, le contenu d'un rapport confirmé par l'équipage est valable sauf preuve du contraire³¹⁸. Les mêmes auteurs notent toutefois que, dans la pratique, le juge procède ni à une vérification ni à un interrogatoire³¹⁹.

³¹¹ Voy. Jacobs I, 218, n° 186 ; comp. Ripert I, 235, n° 261:

Cette promptitude est un gage de la sincérité du capitaine.

³¹² Voy. not. *Doc. parl.*, Chambre, 1864-65, n° 29, 321-324 et 329-330.

³¹³ Dans ce sens Hennebicq II.I, 371, n° 343.

³¹⁴ Comm. Gand, 11 septembre 1973, *EVR* 1973, 736 ; Comm. Anvers, 17 décembre 1968, *J.P.A.* 1969, 138 ; comp. toutefois Ripert I, 235, n° 261.

³¹⁵ Voy. *supra*, n° 5.64.

³¹⁶ Voy. De Smet I, 102, n° 81.

³¹⁷ Hennebicq II.I, 370, n° 342.

³¹⁸ Smeesters-Winkelmolen I, 307, n° 205.

³¹⁹ Smeesters-Winkelmolen I, 306, n° 204.

5.111. Selon Jacobs, l'obligation de faire un rapport de l'article 78 de la Loi maritime vise uniquement les capitaines à bord de navires belges et non pas les capitaines de navires étrangers abordant à un port belge. Ces derniers peuvent faire de leur propre chef un rapport, éventuellement devant leur propre consul, mais ils n'y sont tenus que si la loi de leur pavillon le prescrit³²⁰. La Cour de Cassation a toutefois statué, dans un arrêt du 16 juin 1898, que l'article 78 de la Loi maritime est d'ordre public et qu'il s'applique donc aussi aux navires étrangers³²¹. Smeesters et Winkelmolen, et après eux d'autres auteurs tels De Smet³²², étaient d'avis que cet arrêt mettait définitivement un terme à la controverse, de sorte qu'en Belgique, un capitaine doit toujours faire un rapport, même quand la loi du pavillon l'en dispense³²³. Hennebicq avait pourtant été fourni des arguments convaincants affirmant qu'aucun texte ne contraint les capitaines de faire un rapport dans un port belge qui n'est ni un port d'appareillage ni un port de relâche³²⁴.

Ajoutons à cela que l'absence de déclaration n'est pas sanctionnée par le Code disciplinaire et pénal Marine marchande et Pêche maritime. C'est là un choix que le législateur a fait délibérément³²⁵.

A noter aussi que l'article 38 de la Loi maritime de 1879 interdisant au capitaine, entre autres à l'instar de l'article 248 du Code de commerce, de procéder, sauf danger imminent, au déchargement avant d'avoir fait son rapport, a été abrogé par la loi du 21 août 1879³²⁶, à la lumière dudit arrêt de cassation du 16 juin 1898 qui qualifiait aussi cette disposition d'ordre public et la déclarait dès lors applicable aux navires étrangers³²⁷. Il ressort des travaux préparatoires que le Comité Maritime International avait émis un avis en faveur de l'abrogation de cet article, en disant que, contrairement à la Belgique, la plupart des pays n'exigeaient un rapport qu'en cas de naufrage, d'avarie ou d'accident, qu'il n'était pas souhaitable que le législateur belge impose des obligations à cet effet aux capitaines de navires étrangers et que la sincérité d'un rapport peut toujours être vérifiée à l'aide du journal de bord, de l'interrogatoire des gens d'équipage et surtout des expertises techniques d'usage³²⁸. Ces considérations démontrent qu'il y a un siècle, le législateur belge relativisait déjà fortement l'intérêt du rapport.

A l'époque, des obligations analogues relatives au rapport dans le Code de commerce français étaient réputées n'être applicables qu'aux capitaines de navires français. Le régime en question visait uniquement le contrôle de navires français, comme il ressort entre autres de la reprise, dans le Code, de l'obligation d'établir un rapport devant les autorités nationales à l'étranger. Il était donc entendu que les capitaines étrangers qui ne devaient pas établir de rapport selon le droit de leur pavillon, ne devaient pas respecter l'obligation imposée par la loi française lorsqu'ils abordaient dans un port français³²⁹.

5.112. La pratique actuelle, qui consiste à faire un rapport par un intermédiaire, ne correspond manifestement pas avec l'intention du législateur d'obliger le capitaine à accomplir

³²⁰ Voy. plus en détail Jacobs I, 220-222, n°s 188-189 et les références.

³²¹ Cass. 16 juin 1898, *JPA* 1898, 451 (jugement attaqué : Comm. Anvers, 9 octobre 1897, *JPA* 1898, 22) ; comp. *Pand. B.*, v° Capitaine de navire, n° 396.

³²² De Smet I, 107, n° 82.

³²³ Smeesters-Winkelmolen I, 269, n° 170 et 305-306, n° 203.

³²⁴ Hennebicq II.I, 362-363, n° 337 ; voy. cependant aussi 374, n° 348.

³²⁵ Voy. Jacobs I, 221-222, n° 189.

³²⁶ *MB*, 16-17 juni 1902.

³²⁷ Voy. Hennebicq II.I, 371-372, n° 344.

³²⁸ Voy. *Doc. parl.*, Chambre, 1901-02, n° 70, 1-3 ; *Doc. parl.*, Chambre, 1901-02, n° 149, 1-3 ; *Doc. parl.*, Sénat, 1901-02, n° 78, 1-2.

³²⁹ Ripert I, 237, n° 264 et références.

personnellement cette formalité, afin que le juge puisse procéder au contrôle en procédant à un interrogatoire³³⁰. Ce qui démontre, une fois de plus, à quel point la réglementation est obsolète.

5.113. Dans la pratique, les capitaines étrangers établissent généralement des rapports en anglais ; ces rapports sont déposés au greffe accompagnés d'une traduction néerlandaise. On peut toutefois se demander si l'on ne pourrait pas se contenter, sous la nouvelle loi, d'un rapport original en anglais, sans traduction néerlandaise.

Nonobstant l'intervention d'un magistrat, le rapport ne constitue, dans le contexte légal actuel, pas plus que le journal de bord d'ailleurs, un acte de procédure et n'est donc pas assujéti aux dispositions de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire³³¹. Le président n'exerce en effet en l'occurrence pas de pouvoir judiciaire³³². Sont cependant applicables, les lois sur l'emploi des langues en matière administrative qui prescrivent la langue à utiliser³³³. Le président dont le ressort se compose uniquement de communes en région flamande sans régime linguistique particulier, ne peut par exemple qu'employer le néerlandais³³⁴. Cela ne signifie pas pour autant que le capitaine qui fait son rapport, que ce soit oralement ou par écrit, est tenu d'employer cette langue. Comme indiqué précédemment³³⁵, le capitaine ne semble pas pouvoir être considéré comme une entreprise ou une firme et les lois et décrets sur l'emploi des langues dans des actes et documents d'entreprises industrielles, commerciales et financières ne sont dès lors pas applicables. A ce jour, aucune loi ne semble prescrire quelle langue le capitaine doit employer dans son rapport.

Quant à savoir si le législateur fédéral ou au contraire régional a le pouvoir de prescrire la langue du rapport, la réponse est la même qu'en ce qui concerne le journal de bord. Disons, pour ce qui est de la langue à employer par le président du tribunal de commerce, que la question relève du législateur fédéral. L'emploi des langues par le capitaine dans son rapport relèverait également du législateur fédéral, mais ne avoir pour effet l'interdiction d'employer le néerlandais, le français ou l'allemand. Le capitaine peut toujours employer ces trois langues comme il l'entend. Une disposition purement permissive autorisant l'emploi d'autres langues semblerait quoi qu'il en soit compatible avec la liberté constitutionnelle en matière de langues.

5.114. Les dispositions de la Loi maritime au sujet du rapport ne sont pas applicables au bateaux de la navigation fluviale.

L'article 39 de la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 dispose toutefois :

En cas d'accident survenant au bateau, à la cargaison ou au personnel du bord, le contremaître-batelier est tenu de constater l'événement au moyen d'un rapport dressé sur-le-champ et affirmé par deux témoins au moins.

Ce rapport doit indiquer le nom des personnes qui se trouvaient à bord et des témoins de l'accident, le moment précis où il est survenu, ses causes, les moyens mis en oeuvre pour en atténuer les conséquences ou pour procéder au sauvetage et, d'une manière générale, toutes indications de nature à éclairer les parties intéressées. Copie doit en être expédiée immédiatement à l'armateur.

³³⁰ Voy. Jacobs I, 219, n° 186 ; Smeesters-Winkelmolen I, 304-305, n° 202.

³³¹ M.B. 22 juin 1935.

³³² Tindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gand- Louvain, E.Story-Scientia, 1973, 22, n° 29, Van Hoorebeke, A., *L'emploi des Langues en Justice*, Bruxelles, Bruylant, 1936, 8, n° 4.

³³³ Voy. déjà *supra*, n° 5.104, au sujet du journal de bord.

³³⁴ Art. 33, § 1 Lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par l'Arrêté royal du 18 juillet 1966 (M.B. 2 août 1966).

³³⁵ Voy. aussi *supra*, n° 5.104.

On peut se demander si cette obligation est effectivement respectée dans la pratique,. A noter qu'elle s'applique uniquement au contremaître-batelier et qu'une copie doit être envoyée à l'armateur, dans l'intérêt duquel le régime semble à première vue avoir été créé. Le fait que la Commission paritaire de la batellerie s'accorde à dire qu'il serait souhaitable d'abroger intégralement la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 et de lui substituer le régime du droit commun de la Loi sur les contrats de travail 1978³³⁶, confirme que la disposition citée ne présente qu'un minime, voire aucun intérêt pratique.

5.115. Dans la navigation de plaisance, on recommande la rédaction d'un rapport s'il y a lieu³³⁷, mais il ne s'agit en l'occurrence pas d'une obligation légale.

5.116. Il convient quoi qu'il en soit de conclure que l'actuel régime légal du rapport maritime est fondamentalement dépassé.

Primo, la distinction dans la Loi maritime entre les diverses sortes de rapports (et des procédures afférentes), selon le port abordé (port d'attache ou de relâche) et les circonstances, n'est plus adaptée à la réalité actuelle du secteur maritime. Aujourd'hui, il est en effet rare que des navires soient armés pour une expédition individuelle et déterminée en mer ; un incident est toujours possible. La distinction dans la Loi maritime entre toutes sortes d'hypothèses est donc dénuée de sens dans la pratique journalière.

Secundo, les formalités à accomplir selon la loi ne sont plus respectées. Les capitaines ne se présentent plus personnellement et le juge ne procède plus à une enquête active. Les procédures légales sont peu réalistes et archaïques. On constate aussi à l'étranger un total désintéressement des procédures légales³³⁸.

Tertio, la vérification judiciaire du rapport après un naufrage n'a, pour ce qui est des navires belges, plus de sens depuis la fondation du Conseil d'Enquête maritime. Il avait déjà été signalé, lors des travaux préparatoires de la Loi maritime de 1879, que la création d'un tel organe d'enquête pouvait être envisagée³³⁹. La doctrine étrangère fait, elle aussi, remarquer que les enquêtes officielles effectuées par l'État du pavillon sont beaucoup plus importantes que les dispositions relatives au rapport³⁴⁰. Ces enquêtes sont d'ailleurs obligatoires en vertu de la Convention NU droit de la mer³⁴¹.

Quarto, la loi belge ne répond pas clairement à la question de savoir si les obligations qu'elle prescrit au sujet du rapport s'appliquent aussi aux capitaines de navires étrangers qui abordent à un port belge. Il ressort de ce qui précède qu'il n'est pas nécessaire d'imposer encore de telles obligations à des capitaines dans le Code belge de la Navigation.

Disons quinto que la force probante du rapport n'est pas clairement déterminée dans la Loi maritime belge. La jurisprudence et la doctrine rechignent à y accorder une force probante particulière. Comme nous le verrons plus loin, on manifeste aussi à l'étranger une certaine méfiance à l'égard de la force probante du rapport que les législateurs visaient initialement³⁴², voire une tendance à dénier explicitement toute force probante particulière³⁴³.

³³⁶ Voy. *supra*, n° 5.44.

³³⁷ Deseck, P., *Scheepsdocumenten voor de pleziervaart*, Bruges, die Keure, 1989, 105-106.

³³⁸ Voy. not. en ce qui concerne l'Allemagne, *infra*, n° 5.137.

³³⁹ Voy. *supra*, n° 5.107.

³⁴⁰ Voy. encore, en ce qui concerne l'Allemagne, *infra*, n° 5.137.

³⁴¹ Art. 94.7 Convention NU sur le droit de la mer.

³⁴² Voy. not. en ce qui concerne la France, *infra*, n° 5.155.

³⁴³ Voy. not. en ce qui concerne les Pays-Bas, *infra*, n° 5.162.

Sexto, l'administration de la preuve en matière maritime se fait actuellement surtout avec la collaboration d'experts judiciaires, tels que ceux issus de la Commission nautique près le tribunal de commerce d'Anvers. La preuve est fournie conformément au droit commun en matière de preuve et d'expertise. C'est à peine si le rapport joue encore un rôle ici. La commission nautique a même répondu à un certain moment que dans la pratique, le rapport n'est pas considéré comme un document ayant une force probante particulière et qu'il n'est considéré que comme l'un des éléments de preuve.

Enfin, septimo, Tuja constatait déjà en 1935 que la loi belge (et française) en matière de rapport était plutôt stricte par rapport aux autres pays³⁴⁴. Les notes comparatives ci-dessous³⁴⁵ ne font que confirmer cela.

- ABSENCE D'UN RÉGIME LÉGAL RÉGISSANT LES POUVOIRS DE REPRÉSENTATION
JUDICIAIRE DU CAPITAINE

5.117. Les avis dans la jurisprudence et la doctrine ont divergé quant à la compétence judiciaire dans les litiges opposant capitaine et armateur. La divergence d'opinions découlait de la confusion au sujet du statut légal du capitaine. D'une part, il était fait référence à l'article 3 du Livre I du Code de commerce, en vertu duquel « tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipage », ainsi que « tous engagements de gens de mer, pour le service de bâtiments de commerce » doivent être considérés comme des actes de commerce. L'article 578, 1° du Code judiciaire dispose d'autre part que le tribunal de commerce prend connaissance des contestations relatives aux contrats de louage de travail. Et la Cour du travail anversoise d'estimer que le tribunal de commerce, qui connaît en vertu de l'article 573, 1° C. jud. « des contestations entre commerçants relatifs aux actes réputés commerciaux par la loi et qui ne sont pas de la compétence générale des juges de paix (ou de la compétence des tribunaux de police », n'était en l'occurrence pas compétent au motif que le capitaine n'est pas un commerçant. L'article 574, 7° C. jud. qui dispose que le tribunal de commerce connaît « même lorsque les parties ne sont pas commerçantes » « des demandes en matières maritime et fluviale », n'y change rien selon la Cour³⁴⁶. Même si le raisonnement sous-jacent de la Cour, selon lequel le statut de travailleur du capitaine l'a finalement emporté sur sa fonction de mandataire, est essentiellement correcte³⁴⁷, il n'en reste pas moins que la solution choisie n'est pas compatible avec le texte de l'article 574, 7° C. jud.. Une intervention législative est donc de toute manière nécessaire.

Libert avait en outre fait remarquer que ledit arrêt de principe ne fournissait toujours pas la réponse à la question relative à la compétence judiciaire dans des litiges (spécifiques) relatifs aux mandats du capitaine. L'on pourrait maintenir ici que le tribunal de commerce est compétent³⁴⁸.

Force est donc d'en conclure que les règles en matière de compétence judiciaire actuelles sont peu claires et qu'une intervention législative s'impose.

³⁴⁴ Tuja, 122.

³⁴⁵ Voy. *infra*, n°s 5.132 et s.

³⁴⁶ C. trav. Anvers, 8 novembre 1984, *JIT* 1985, 190, note X.

³⁴⁷ Voy. à ce propos déjà *supra*, n° 5.72.

³⁴⁸ Voy. Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2685, n° 15; voy. déjà précédemment Libert, H., « De scheepskapitein. Zijn rechtsstatuut vanuit het arbeidsrecht benaderd », *JIT* 1984, (373), 375, n° 6 ; voy. dans ce sens Trib. Trav. Anvers, 25 avril 1975, *RW* 1975-76, 1896, note de J.G ; voy. aussi Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Bruxelles, Larcier, 2001, 33-34, n° 29.

5.118. La loi belge actuelle ne régit tout au plus que très fragmentairement le statut du commandant d'autres bâtiments que des navires de mer au sens de l'article 1 de la loi maritime³⁴⁹. Comme les dispositions de la section de la Loi maritime relatives au capitaine, à l'exclusion des articles 58 et 67 relatifs à la responsabilité³⁵⁰, ne sont applicables qu'aux capitaines de navires de mer au sens de l'article 1 de la Loi maritime, elles ne sont pas applicables aux bateliers de bateaux de navigation fluviale ou de plaisance ou aux commandants de navires publics.

5.119. Il est clair toutefois que le patron de pêche ou le contremaître-batelier dans la navigation intérieure sont par principe liés par un contrat d'emploi avec le propriétaire du bateau ou de l'armateur. Ce contrat d'emploi est régi respectivement par la Loi contrat d'engagement pêche et par la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936. Ni ces lois, ni la Loi maritime ne comprennent des dispositions générales régissant le pouvoir de représentation du patron de pêche ou du contremaître-batelier.

5.120. La Loi contrat d'engagement Pêche 2003 dispose que le patron de pêche maritime a le pouvoir d'engager des marins pêcheurs (art. 7), et en particulier de remplacer un marin pêcheur à l'étranger³⁵¹. La loi n'a pas accordé d'autres pouvoirs de représentation au patron de pêche.

5.121. La doctrine est généralement catégorique et refuse d'assimiler le contremaître-batelier au capitaine d'un navire de mer au motif qu'il n'est jamais confronté au même isolement en mer ou dans des ports étrangers, et qu'il peut en tout temps contacter l'armateur, voire les pouvoirs judiciaires ou les autorités administratives. C'est pourquoi le contremaître-batelier n'est pas autorisé à dresser des actes d'état civil, à recevoir des testaments de mer, à exercer une autorité disciplinaire ou à représenter le propriétaire du bateau en justice³⁵². Il ressort pourtant des travaux préparatoires de la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 que le législateur considérait bel et bien le contremaître-batelier comme étant le mandataire du propriétaire du bateau ou de l'armateur³⁵³.

5.122. La jurisprudence et la doctrine rejettent le pouvoir de représentation judiciaire du batelier au motif qu'il a toujours l'occasion de communiquer avec le propriétaire du bateau³⁵⁴. Contrairement à la jurisprudence de l'époque, Smeesters et Winkelmolen se sont efforcés, apparemment soutenus par une certaine pratique dans les milieux des huissiers de justice, de rendre possibles les significations à bord de bateaux de navigation fluviale³⁵⁵. D'autres auteurs tels De Smet, ont toutefois persisté à dénier tout pouvoir de représentation judiciaire aux bateliers³⁵⁶. Il n'existe quoi qu'il en soit pas de régime légal relatif aux notifications faites à bord de bateaux³⁵⁷.

³⁴⁹ En ce qui concerne la notion de navire, voy. Livre Bleu 3 et également Livre Bleu 2.

³⁵⁰ Art. 273, § 1, 2° Loi maritime.

³⁵¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 9 ; voy. en part. art. 11, deuxième alinéa A.R. 17 février 2005 portant exécution des dispositions de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (*M.B.* 7 mars 2005).

³⁵² De Smet I, 145, n° 106.

³⁵³ *Doc. parl.*, Chambre, 1933-34, 7.

³⁵⁴ Voy. not. Smeesters-Winkelmolen I, 273, n° 173.

³⁵⁵ Smeesters-Winkelmolen I, 274-275, n° 175.

³⁵⁶ De Smet I, 145, n° 106.

³⁵⁷ En ce qui concerne l'inscription dans les registres de la population et en particulier à l'adresse de référence de personnes séjournant dans une demeure mobile, comme un bateau de navigation intérieure, voy. L. 19 juillet 1991 relative aux [registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour] et modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques (*M.B.* 3 septembre 1991, modifié).

La notification à bord protège pourtant en principe mieux les droits de la défense du batelier qu'une notification faite à son domicile³⁵⁸.

5.123. La jurisprudence de cassation précitée relative au pouvoir de représentation judiciaire du capitaine³⁵⁹ ne concerne manifestement que les capitaines de navires de la marine marchande.

5.124. La loi est très lacunaire en ce qui concerne la responsabilité personnelle d'autres commandants que les capitaines de navires de mer. Nous y reviendrons³⁶⁰.

5.125. La loi belge ne dit par ailleurs rien au sujet du statut de droit privé du batelier ou du commandant de bateaux de plaisance ou de navires publics.

5.126. Comme indiqué ci-dessous, on a demandé lors de la consultation au sujet du Livre Vert de se pencher tout spécialement sur l'absence d'un statut légal du commandant de yachts de la navigation de plaisance exploités à des fins commerciales³⁶¹.

- ABSENCE D'UN RÈGLEMENT DIP

5.127. Nous avons déjà attiré l'attention sur la question du droit régissant le pouvoir de représentation judiciaire de ces capitaines³⁶². Selon la jurisprudence de la Cour de Cassation, le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine est quoi une question procédurale, régie par le *lex fori*³⁶³. La Cour a estimé, de manière plus générale, dans son arrêt du 14 janvier 2005 « que le capitaine d'un navire est réputé être le représentant légal de l'armateur en matière d'actes juridiques posés concernant ce navire », sans toutefois indiquer le rôle des lois des États du pavillon étrangers qui déterminent (et limitent souvent) explicitement ces pouvoirs. Signalons enfin l'insécurité juridique quant à l'applicabilité aux commandants de navires étrangers de certaines dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine³⁶⁴.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

5.128. Même s'il n'existe pas de convention générale à ce propos³⁶⁵, il est d'usage partout dans le monde que le capitaine exerce son mandat public en tant que représentant de l'État du pavillon. Il est donc parfaitement normal que les capitaines de navires belges exercent, eux aussi, des pouvoirs relevant de l'autorité publique et que ces pouvoirs soient régis par la loi belge. Signalons toutefois à ce propos que la Cour de Justice a, à plusieurs reprises, signalé que les États membres ne peuvent réserver les relations entre le capitaine (et son second) à bord des navires de la marine marchande battant leur pavillon qu'aux propres citoyens, lorsque les pouvoirs publics attribués aux capitaines (et leurs seconds) de ces navires sont effectivement exercés régulièrement en qu'ils ne constituent pas une infime partie de leurs activités³⁶⁶.

5.129. Le statut en droit privé du capitaine n'a pas non plus fait l'objet d'une réglementation spécifique dans des conventions internationales. La question avait pourtant été amorcée lors du

³⁵⁸ Smets, A., « Art. 35 », *OGR* (décembre 2002), 143, n° 9.

³⁵⁹ Voy. *supra*, n°s 5.87-5.88.

³⁶⁰ Voy. *infra*, n°s 5.278 et s.

³⁶¹ Voy. *infra*, n° 5.177.

³⁶² Voy. not. *supra*, n°s 5.88 en 5.91.

³⁶³ Voy. encore *supra*, n° 5.88.

³⁶⁴ Voy. *supra*, n° 5.111.

³⁶⁵ Pour un aperçu des sources de droit international relatives au capitaine, voy. Cartner-Fiske-Leiter, 39 et s.

³⁶⁶ Voy. not. C.J.C.E.30 septembre 2003, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española / Administración del Estado, C-405/01, *Jur.* 2003, I-10391.

congrès de droit maritime de 1885 à Anvers, où l'on s'était penché sur la question de la responsabilité personnelle et du DIP relatif au pouvoir de représentation³⁶⁷, mais on n'a jamais pris une tentative plus poussée pour régler le problème une fois pour toute. Comme nous le verrons ci-dessous, il existe actuellement quelques conventions internationales qui régissent certains aspects spécifiques de la responsabilité personnelle des commandants et hommes d'équipage³⁶⁸. Le pouvoir du capitaine de conclure un contrat de sauvetage est expressément reconnu dans la Convention d'Assistance 1989 ; cette convention confirme aussi l'obligation du capitaine de prêter assistance³⁶⁹.

5.130. En ce qui concerne les principes généraux relatifs aux tâches et pouvoirs du capitaine, la plupart des lois nationales présentent, malgré l'absence d'une harmonisation internationale conventionnelle, un nombre étonnant de parallèles³⁷⁰. Ceci est dû au profond enracinement historique desdites règles de droit maritime européen et de l'influence universelle de leur codification dans des lois telles que l'Ordonnance de la marine et le Code de commerce qui, comme nous l'avons vu, ont marqué l'actuelle Loi maritime belge. Une étude comparative du statut du journal de bord et de la réglementation afférente nous a appris que la réglementation est analogue dans la plupart des pays³⁷¹.

5.131. En ce qui concerne plus spécifiquement le DIP relativement au pouvoir de représentation du capitaine, il est utile de rappeler ici au passage adopté en 1885 lors du congrès de droit maritime à Anvers :

Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, le vendre, l'hypothéquer, contracter un emprunt à la grosse, sont déterminés par la loi du pavillon, sauf par lui à se conformer, quant à la forme des actes, soit à cette loi, soit à celle du lieu du contrat³⁷².

Lors du congrès de droit maritime de Bruxelles en 1888, le principe a été confirmé comme suit :

La loi du pavillon servira à déterminer:

[...]

7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités;

[...]³⁷³.

La doctrine internationale a apparemment toujours confirmé l'applicabilité du droit du pavillon aux pouvoirs de représentation du capitaine. Ceci est dû, entre autres, à l'enchevêtrement des tâches de droit public et privé du capitaine, à l'intérêt de soumettre ces deux types de mission à une seule loi et à la nécessité d'assurer la sécurité juridique et la prévisibilité, surtout du point de vue du propriétaire du navire ou de l'armement, mais aussi de leur cocontractants³⁷⁴. Les

³⁶⁷ Voy. en part.. *Actes du congrès de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 414-415.

³⁶⁸ Voy. *infra*, n° 5.311.

³⁶⁹ Voy. Livre Bleu 8.

³⁷⁰ Voy. aussi recommandations pour les lois nationales dans in Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 91-92.

³⁷¹ Ripert I, 235-236, n° 263.

³⁷² *Actes du congrès de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles/Paris, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 415.

³⁷³ *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Parij, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 407-408.

³⁷⁴ Voy. Manca I, 23 et, en ce qui concerne l'enchevêtrement du droit public et privé, 274.

spécialistes du droit maritime belge et du DIP ont signalé que l'applicabilité du droit du pavillon au pouvoir de représentation du capitaine est une « exception généralement admise » à la règle selon laquelle le pouvoir de représentation est régie par la loi du lieu où le représentant a agi³⁷⁵.

Cette règle classique est expliquée comme suit dans le manuel devenu classique du droit maritime de Maclachlan, qui s'inspire de l'histoire du droit et du droit comparatif :

Any shipmaster in a foreign country is for some purposes the agent of the owners, and for some purposes the agent of the freighters. The agency that we speak of here is devolved upon him by the law of his flag. The same law that confers this authority ascertains its limits; and the flag at the masthead is notice to all the world of the extent of such power to bind the owners of the freighters by his acts.

This authority is derived from public law; the person on whom it is conferred is proclaimed a public agent. He is invested with such public authority by a law that is peculiar and specific. The municipal law governs other agents in general; the law maritime is made for the shipmaster in particular, in contemplation of his intercourse with maritime nations all over the world. But, if this were the general law maritime, owners and freighters might be bound without their consent. It may well be that the provisions of the national code, or the principles administered by the national tribunal, are identical with the rules and principles of the general maritime law; their binding effect, however, is wholly due to their adoption by the national will, and the owners and freighters, ex hypothesi, are in that case consenting parties. This authority, therefore, and public capacity of the master as their agent, is conferred upon him and declared by the maritime law of his flag.

Is the foreigner, who deals in his own country with this agent, bound by that law? First, he has notice of it, and, therefore, if he be, there is no injustice. Secondly, it is intended that he should be bound by it, and to hold afterwards that he is not, results in a repeal of the law, and the spoliation of private property.

First, the notice of which we have spoken is to be read in the national flag that he hoists on every sea, and sails under into every port. Agents under the municipal law, even within the bounds of municipal jurisdiction, bear no such public credentials. Moreover, his command on board, the ship's papers, and all the circumstances that connect him with the vessel isolate the master in the eyes of the world, and demonstrate his relation to the owners and freighters as their agent for a specific purpose, and with powers well defined under the national maritime law.

And, secondly, that the foreigner is by national intention to be bound by it, is implied in the very making of the law. For, if not, then this law by intention is circumscribed within the limits of the municipal law; it is then all but a nullity in point of national purpose and effect, since three-fourths of the maritime traffic of the country are by supposition beyond its compass; and all property, the ships, freights, and cargoes, in any way engaged in foreign maritime commerce, is then at the mercy of foreign legislation in any country, however unsettled or savage, or, if settled, however peculiar in the principles of its jurisprudence, provided the sovereignty that presides has been recognised by His Majesty's government³⁷⁶.

En 2009, Cartner, Fiske et Leiter se ralliaient toujours au principe de l'applicabilité du droit du pavillon à toutes les fonctions du capitaine³⁷⁷.

En 2010, le professeur de droit maritime italien Carbone déclarait que l'application du droit du pavillon en matières maritimes constitue toujours l'application appropriée de la règle de droit commun relative au « siège des affaires ». Selon lui, la représentation volontaire et légale par le capitaine devrait dans certains cas être régie par le droit du lieu où le capitaine exerce son pouvoir de représentation, du fait que ceci profiterait à la fois à la protection de la personne représentée et à celle des tiers contractants. Le droit du pavillon reste applicable dans toutes les matières

³⁷⁵ Ainsi Van Hecke, G. et Lenaerts, K., *Internationaal privaatrecht*, s.l., E. Story-Scientia, 1989, 337, n° 724 ; dans le même sens Jacobs I, 201, n° 164; Smeesters-Winkelmolen I, 269, n° 170.

³⁷⁶ Maclachlan, D., *A treatise on the law of merchant shipping*, Londres, Sweet and Maxwell, 1932, 123-124.

³⁷⁷ Cartner-Fiske-Leiter, 88 et 95

touchant le droit public et bien entendu le *lex fori*, pour ce qui a trait à la représentation judiciaire³⁷⁸.

Quant à savoir si les pouvoirs légaux du capitaine — y compris sur le plan du droit privé — sont actuellement régis par le DIP commun en matière de contrats, en particulier du Règlement Rome I, ceci est moins clair. Comme nous avons déjà pu le voir, ce dernier règlement régit en principe le statut social du capitaine³⁷⁹. On peut arguer, conformément au point de vue classique de droit maritime évoqué, que les pouvoirs légaux du capitaine dans le sens du Règlement Rome I constituent dans leur ensemble des matières administratives et tombent donc, déjà rien que pour cela, hors du champ d'application du règlement³⁸⁰. L'on peut en effet dire que non seulement les pouvoirs du capitaine comme représentant du pouvoir public de l'État du pavillon, mais aussi ceux en tant que représentant légal du propriétaire du navire ou de l'armement relèvent du droit public. Ces pouvoirs découlent en effet directement de la loi (ce qui explique aussi pourquoi, en France, le capitaine n'a pas été qualifié de mandataire contractuel, mais de mandataire ou représentant légal)³⁸¹, ils existent aussi lorsque le capitaine n'est pas un travailleur et lorsqu'un autre membre de l'équipage ou des personnes navigant à bord lui succède, même à l'insu du propriétaire du navire ou de l'armateur, et ils sont surtout importants pour assurer le bon commandement du navire et de la cargaison, ainsi que le bien-être des personnes navigant à bord en cas de détresse, de sorte qu'ils sont d'intérêt public. Il est d'autre part communément admis que les pouvoirs de représentation privée et en particulier commerciale peuvent être adaptés, voire réduits, contractuellement par l'employeur et le capitaine, étant entendu que les tiers de bonne foi méritent d'être protégés. Dans ce contexte, il est manifestement question d'une relation contractuelle. Ajoutons à cela que le pouvoir de représentation légale va dans un grand nombre de pays de pair avec un pouvoir de représentation judiciaire, susceptible cependant de créer une tension entre le *lex fori*, qui régit par définition les procès, et la loi du pavillon.

Il convient pour le moins de conclure que les pouvoirs légaux du capitaine cadrent difficilement dans le schéma du Règlement Rome I. Sur ce point aussi, le droit maritime semble être un domaine autonome du droit avec ses propres concepts et ses propres règles, ainsi qu'un mélange typique d'aspects du droit public et privé qui empêchent de le classer parmi les régimes de droit commun.

C'est apparemment dans cet esprit aussi que la Convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux contrats d'intermédiaire et à la représentation³⁸² a expressément été déclarée *non* applicable à

la représentation par le capitaine de navire agissant dans l'exercice de ses fonctions (art. 2, f)³⁸³.

A noter aussi que le Règlement Rome I n'est pas applicable à

la question de savoir si un représentant peut engager, envers les tiers, la personne pour le compte de laquelle il prétend agir ou si un organe d'une société, d'une association ou d'une personne morale peut engager, envers les tiers, cette société, association ou personne morale ; (art. 1.2, g)).

³⁷⁸ Voy. Carbone, 294-297.

³⁷⁹ Voy. *supra*, n°s 5.21 et 5.29.

³⁸⁰ Voy. art. 1.1, deuxième alinéa Règlement Rome I.

³⁸¹ Voy. Tuja, 346 et s. et 355-356, plus références. En soi, ceci n'est pas une indication suffisante, car d'autres représentants désignés contractuellement disposent de pouvoirs désignés par la loi.

³⁸² *Trb.*, 1987, 138. La Belgique n'a pas signataire de cette Convention, la France et les Pays-Bas bien.

³⁸³ Voy. à ce propos Boonk, 164.

Le CDIP dispose :

Droit applicable à l'effet de la représentation à l'égard de tiers

Art. 108. La question de savoir si un intermédiaire peut représenter envers les tiers la personne pour le compte de laquelle il prétend agir est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel l'intermédiaire agit. Il est présumé, sauf preuve contraire, que cet État est celui sur le territoire duquel il a sa résidence habituelle.

Il n'est pas clair si le capitaine peut être qualifié d'intermédiaire au sens de cette disposition.

Ajoutons à cela que le Règlement Rome I ne s'applique pas non plus à la procédure (art. 1.3).

On peut se demander, à la lumière de ce qui précède, si on n'aurait pas mieux fait de laisser le pouvoir de représentation du capitaine en dehors du champ d'application du Règlement Rome I ou si ce règlement n'aurait pas dû prévoir un régime spécial.

En attendant, on peut quoi qu'il en soit conclure que le DIP relatif au pouvoir de représentation du capitaine n'est pas clairement réglé, ni sur le plan international ni sur le plan européen.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- INTRODUCTION

5.132. Ci-dessous, nous donnerons des indications quant au statut légal du capitaine dans d'autres pays³⁸⁴. Nous mentionnerons ci et là déjà quelques règles en matière de responsabilité vu qu'elles se mêlent à d'autres dispositions dans divers régimes légaux étrangers pertinents. Nous parlerons plus en détail des règles en matière de responsabilité dans la partie consacrée spécialement à la responsabilité personnelle des commandants et hommes d'équipage³⁸⁵.

- ALLEMAGNE

5.133. Le *Handelsgesetzbuch* allemand contient un régime très étendu et très détaillé³⁸⁶ selon les normes allemandes concernant le capitaine d'un navire de la marine marchande³⁸⁷, qui, comparé aux lois en vigueur dans d'autres pays, témoignent d'une méfiance évidente à l'égard du capitaine. Ceci se traduit par une description détaillée et explicite des obligations du capitaine et par un régime très strict en matière de responsabilité.

5.134. Le position juridique du capitaine est fonction d'un *Anstellungsverhältnis* envers l'armateur, qui se traduit dans la loi par toute une kyrielle de droits et obligations de droit public et commercial. En Allemagne aussi, le capitaine a évolué d'un co-entrepreneur à un travailleur salarié³⁸⁸. Il s'engage dans les liens d'un *Dienstvertrag* de droit commun, au sens de § 611 du *Bürgerliches Gesetzbuch*³⁸⁹, qui est toutefois aussi régi par notamment le *Seemannsgesetz* du 26 juillet 1957. Comme indiqué précédemment³⁹⁰, cette loi contient des règles spécifiques relatives au capitaine et autres membres de l'équipage occupés à bord de navires de la marine marchande allemands, y compris des dispositions disciplinaires et pénales.

³⁸⁴ Pour plus d'informations de droit comparatif, voy. Cartner-Fiske-Leiter, 239 et s.

³⁸⁵ Voy. *infra*, n°s 5.273 et s.

³⁸⁶ Herber, 151.

³⁸⁷ Voy. Rabe, 238, n° 7.

³⁸⁸ Herber 146 ; Rabe, 237-238, n°s 1-2.

³⁸⁹ Herber, 149 ; Rabe, 239, n° 9 ; comp. not. Puttfarken, 224-225, n°s 545-546.

³⁹⁰ Voy. *supra*, n° 5.32.

5.135. En ce qui concerne l'obligation de diligence et la responsabilité correspondante, le *Handelsgesetzbuch* dispose pour commencer :

§ 511

Der Führer des Schiffes (Kapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Kapitäns anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstehenden Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Abschnitten ihm auferlegten Pflichten entsteht.

§ 512

(1) Diese Haftung des Kapitäns besteht nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden und der Schiffsbesatzung.

(2) Der Kapitän wird dadurch, daß er auf Anweisung des Reeders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

(3) Durch eine solche Anweisung wird auch der Reeder verpflichtet, wenn er bei der Erteilung der Anweisung von dem Sachverhältnis unterrichtet war.

La règle énoncée au § 511 est une concrétisation de la norme de diligence de droit commun ; elle ne s'applique pas uniquement au respect des conventions, mais à toutes les activités du capitaine³⁹¹.

5.136. Les dispositions suivantes concernent des tâches plus spécifiques du capitaine et traitent également par ci par là sa responsabilité :

§ 513

Der Kapitän hat vor dem Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist und daß die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

§ 514

(1) Der Kapitän hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

(2) Er hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen und daß es mit dem nötigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen wird.

§ 515

(1) Wenn der Kapitän im Ausland die dort geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Dergleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, daß er Güter ladet, von denen er wußte oder wissen mußte, daß sie Kriegskonterbande seien.

§ 516

(1) Sobald das Schiff zum Abgeben fertig ist, hat der Kapitän die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.

(2) Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang des Schiffes oder die Weiterfahrt nicht ungebührlich aufhalten; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Reeders einzuholen, diesem ungesäumt die Verhinderung

³⁹¹ Rabe, 241, n°s 1-3.

anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Fall einen anderen Kapitän einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei dessen Wahl ein Verschulden zur Last fällt.

§ 517

(1) Vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Kapitän das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermann nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.

(2) Dasselbe gilt auch vor dem Beginn des Ladens und nach der Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Reede liegt.

(3) Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff sich in See befindet, muß der Kapitän an Bord sein, sofern nicht eine dringende Notwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.

§ 518

Wenn der Kapitän in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrat zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefaßten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Maßregeln verantwortlich.

Les documents maritimes auxquels il est fait de manière générale référence au § 513 sont nombreux et divers. Ils ne sont de toute manière pas énumérés dans le *Handelsgesetzbuch*³⁹².

Les dispositions du § 515 traitent de tous les régimes légaux étrangers applicables³⁹³.

En ce qui concerne le remplacement du capitaine, régi par le *Seemannsgesetz*³⁹⁴ et aussi au §§ 516 (2) et 517 (1) précités du *Handelsgesetzbuch*, la doctrine fait remarquer que les représentations étrangères allemandes ne désignent plus de capitaines suppléants³⁹⁵. Dans la plupart des autres pays examinés, une telle intervention étatique ne semble d'ailleurs guère plus être prévue par la loi.

5.137. Le régime légal des documents de bord et autres formalités se présente comme suit :

§ 520

Wird auf dem Schiff ein Tagebuch geführt, so sind alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Dabei ist eine vollständige Beschreibung dieser Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel aufzunehmen.

§ 522

(1) Der Kapitän ist bei einem Unfall, der sich während der Reise ereignet und der das Schiff oder die Ladung betrifft oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben kann, berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, die Aufnahme einer Verklärung zu beantragen. Das Verlangen kann von dem Reeder und von den Personen gestellt werden, für die der Unfall als Inhaber eines Rechts am Schiff, Ladungsbeteiligte, Reisende oder Personen der Schiffsbesatzung einen erheblichen Vermögensnachteil zur Folge haben kann. Der Kapitän ist berechtigt und auf Verlangen einer in Satz 2 genannten Person verpflichtet, die Aufnahme der Verklärung in dem Hafen, den das Schiff nach dem Unfall oder nach dem Verlangen

³⁹² Voy. plus en détail Rabe, 249-251, n°s 22-49.

³⁹³ Rabe, 255, n° 2.

³⁹⁴ Le § 2 (3) SeemG dispose :

Ist ein Kapitän nicht vorhanden oder ist er verhindert, so nimmt der Erste Offizier des Decksdienstes oder der Alleinsteuermann die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

³⁹⁵ Herber, 148.

zuerst erreicht und in dem sie ohne eine unverhältnismäßige Verzögerung der Reise möglich ist, oder im Falle des Schiffsverlustes an dem ersten geeigneten Ort zu beantragen.

(2) Die Verklarung wird im Geltungsbereich des Grundgesetzes durch die Gerichte, außerhalb desselben durch die vom Auswärtigen Amt durch Rechtsverordnung bestimmten Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen.

§ 523

(1) In dem Antrag auf Aufnahme der Verklarung hat der Kapitän sich selbst zum Zeugnis zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhalts sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen. Dem Antrag ist eine öffentlich beglaubigte Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch und ein Verzeichnis aller Personen der Schiffsbesatzung beizufügen.

(2) Kann die beglaubigte Abschrift aus dem Tagebuch nicht beigelegt werden, so ist der Grund dafür anzugeben. Der Antrag muß in diesem Fall eine vollständige Beschreibung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel enthalten.

(3) Zur Aufnahme der Verklarung bestimmt das Gericht oder der Konsularbeamte einen tunlichst nahen Termin, zu welchem der Kapitän und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Der Termin ist dem Reeder und den etwa sonst durch den Unfall Betroffenen mitzuteilen, soweit dies ohne unverhältnismäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mitteilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.

§ 524

(1) Die Verklarung geschieht durch eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang des Unfalls sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel.

(2) Die Beweisaufnahme erfolgt nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung. Eine Beeidigung des Kapitäns findet nicht statt. Andere Zeugen sollen in der Regel unbeeidigt vernommen werden.

(3) Der Reeder und die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Verklarung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

(4) Das Gericht oder der Konsularbeamte ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amts wegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

§ 525

(1) Der Reeder und die sonst durch den Unfall Betroffenen können Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch oder des in § 523 Abs. 2 Satz 2 genannten Berichts sowie der Niederschrift über die Beweisaufnahme verlangen. Die Abschrift ist auf Verlangen zu beglaubigen.

(2) Ist das Verfahren auf Verlangen einer der in § 522 Abs. 1 Satz 2 genannten Personen beantragt, so hat diese die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit sie nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihr entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Reeders, dem Kapitän die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt. In den Fällen der großen Haverei findet die Vorschrift des § 706 Nr. 7 Anwendung.

La tenue des journaux de bord est traitée dans le *Seetagebuchverordnung*. Sont considérés comme des *Seetagebücher*, le *Schiffstagebuch* (ou *Logbuch* dans la pratique) et le *Maschinentagebuch*. Le *Schiffstagebuch* qui est tenu correctement et complètement a toute la force probante d'un acte privé³⁹⁶.

Lors de la promulgation du premier *Seerechtänderungsgesetz* de 1972, le législateur a choisi de maintenir un régime relatif au rapport, toutefois en tant que régime de preuve à la disposition de toute personne intéressée plutôt que comme justificatif permettant au capitaine de rendre des comptes à l'armateur en cas d'avarie. Le nouveau régime ne prévoit plus d'obligation à l'égard du

³⁹⁶ Rabe, 261, n° 3.

capitaine de remettre un rapport après chaque avarie ni de prêter serment. Les parties intéressées, dont l'armement et les parties intéressées à la cargaison, ont le droit d'exiger un rapport. Le maintien du rapport fait actuellement l'objet de débats doctrinaires. Selon certains, le régime n'aurait plus aucune importance dans la pratique, le régime de la preuve de droit commun devrait suffire en Allemagne et l'institution ne ferait que surcharger les postes consulaires à l'étranger. Dans la pratique, les capitaines allemands déposent plutôt des protêts de mer de droit anglais, qui ne répondent toutefois pas aux prescriptions allemandes et n'ont donc aucune force probante³⁹⁷. Citons comme autre raison de relativiser le régime légal, le fait qu'en Allemagne aussi, les accidents navals font l'objet d'une enquête publique pouvant donner lieu à des sanctions disciplinaires à l'égard du capitaine³⁹⁸.

5.138. Le *Handelsgesetzbuch* régit ensuite surtout le pouvoir de représentation du capitaine, représentation judiciaire comprise.

Il convient toutefois de signaler d'abord que lorsque le navire n'est pas exploité par le propriétaire du navire (« Reeder »), mais par un « Ausrüster », le capitaine est le représentant légal de ce dernier³⁹⁹. Il n'est fait ci-dessous aucune distinction entre les deux et la notion d'armement est utilisée dans l'acception générale du terme.

Les dispositions légales pertinentes sont formulées comme suit :

§ 526

(1) *Rechtsgeschäfte, die der Kapitän eingeht, während sich das Schiff im Heimathafen befindet, sind für den Reeder nur dann verbindlich, wenn der Kapitän auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.*

(2) *Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Kapitän auch im Heimathafen befugt.*

§ 527

(1) *Befindet sich das Schiff außerhalb des Heimathafens, so ist der Kapitän Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Besatzung, die Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.*

(2) *Diese Befugnis erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, die sich auf den Wirkungskreis des Kapitäns beziehen.*

§ 528

(1) *Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg sowie zum Abschluß ähnlicher Kreditgeschäfte ist der Kapitän nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.*

(2) *Die Gültigkeit des Geschäfts ist nicht davon abhängig, daß der Kapitän nach Absatz 1 zu dem Geschäft befugt war, daß die von ihm zwischen mehreren Geschäften getroffene Wahl zweckmäßig war und daß die durch das Geschäft erlangten Mittel oder sonstigen Gegenstände tatsächlich zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise verwendet werden. Das Geschäft ist jedoch für den Reeder nicht verbindlich, wenn dem Dritten der Mangel der Befugnis des Kapitäns oder die Absicht zur anderweitigen Verwendung bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war.*

(3) *Zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten ist der Kapitän nur befugt, wenn ihm eine besondere Vollmacht hierzu erteilt worden ist.*

³⁹⁷ Voy. plus précisément Herber, 155-157 ; Rabe, 262-269.

³⁹⁸ Puttfarcken, 233, n° 561.

³⁹⁹ Wüstendörfer, 121.

§ 531

Der Reeder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Kapitäns beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Dritten bekannt waren.

§ 532

Hat der Kapitän ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Reeder wegen des Ersatzes keine größeren Rechte als einem Dritten zu.

§ 533

(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Kapitän in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Reeders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse schließt, wird der Reeder dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet.

(2) Der Kapitän selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, daß er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernimmt oder seine Befugnisse überschreitet. Die Haftung des Kapitäns nach Maßgabe der §§ 511 und 512 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

§ 534

(1) Auch dem Reeder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Kapitäns die Vorschriften der §§ 526 bis 528 maßgebend, soweit nicht der Reeder diese Befugnisse beschränkt hat.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, von dem Zustand des Schiffes, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Reeder in fortlaufender Kenntnis zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen des § 528 oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genötigt findet, oder bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, die Erteilung von Verhaltungsmaßregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

(3) Zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Reeders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Notwendigkeit schreiten.

(4) Er muß dem Reeder nach der Rückkehr in den Heimathafen und außerdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.

§ 535

(1) Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Kapitän während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

(2) Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbeteiligten wahrzunehmen, wenn tunlich ihre Anweisungen einzubohlen und, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt tunlichst dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.

(3) Der Kapitän ist in solchen Fällen ermächtigt, die Ladung äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Schaden wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu veräußern oder zur Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung oder Weiterbeförderung zu verpfänden.

(4) Der Kapitän ist berechtigt, Ansprüche eines Ladungsbeteiligten aus Verlust oder Beschädigung der Ladung im eigenen Namen außergerichtlich oder gerichtlich zu betreiben, soweit der Ladungsbeteiligte selbst hierzu nicht rechtzeitig in der Lage ist.

§ 536

(1) Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Kapitän befugt, die Reise in einer anderen Richtung fortzusetzen oder sie auf kürzere oder längere Zeit einzustellen oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

(2) Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des § 632 zu verfahren.

§ 538

Außer in den Fällen des § 535 ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.

§ 539

Gründet sich das Bedürfnis auf eine große Haverei und kann der Kapitän ihm durch verschiedene Maßregeln abhelfen, so hat er diejenige Maßregel zu ergreifen, welche für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteil verbunden ist.

§ 540

Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

§ 541

(1) Verfügt der Kapitän auf Grund des § 540 über Ladungsteile, so ist der Reeder verpflichtet, den betroffenen Ladungsbeteiligten den ihnen daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Auf den Ersatz, den der Reeder zu leisten hat, findet § 658 Anwendung. Übersteigt im Fall der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös den in § 658 bezeichneten Wert, so tritt an dessen Stelle der Reinerlös.

§ 542

Für die Gültigkeit der von dem Kapitän auf Grund der § 535 Abs. 3, §§ 538 bis 540 vorgenommenen Rechtsgeschäfte gilt § 528 Abs. 2 sinngemäß.

§ 543

Was der Kapitän vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger außer der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, hat er dem Reeder als Einnahme in Rechnung zu bringen.

§ 544

Der Kapitän darf ohne Einwilligung des Reeders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so hat er dem Reeder die höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, unbeschadet des Anspruchs des Reeders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens.

§ 545

Hat der Reeder dem Kapitän gekündigt, so kann er ihm während der Kündigungsfrist die Ausübung seiner Befugnisse untersagen. Die Ansprüche aus dem Heerverhältnis regeln sich nach dem Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713).

§ 552

Die Schiffspart, mit welcher der Kapitän auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzwerts zu übernehmen. Dieses Recht des Kapitäns erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

§ 555

Auch nach dem Verlust des Schiffes ist der Kapitän verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist.

5.139. Il ressort du règlement légal de l'ampleur du pouvoir de représentation du capitaine qu'on attache une importance décisive à la circonstance que le navire se trouve ou non dans son port d'attache. Ce critère diffère du régime existant dans d'autres pays, comme la Belgique⁴⁰⁰ et la France⁴⁰¹.

5.140. La doctrine s'accorde à dire que l'armateur peut limiter le pouvoir de représentation du capitaine. Les §§ 528, alinéa 2 et 531 précités protègent cependant le tiers qui a traité en toute bonne foi avec le capitaine sans compétence⁴⁰². L'armateur peut évidemment aussi étendre les pouvoirs de représentation du capitaine⁴⁰³. Dans la pratique, les capitaines n'exercent quasiment plus leurs fonctions commerciales spécifiques⁴⁰⁴.

La doctrine estime toutefois que le capitaine doit conserver son pouvoir décisionnel en cas d'urgence, p. ex. lorsqu'il n'y a plus de communications, en cas de saisie du navire, de faillite, de disparition de la one-ship-company ou d'une déclaration de guerre⁴⁰⁵.

5.141. En ce qui concerne les obligations du capitaine en ce qui concerne le chargement, le déchargement, l'arrimage et la livraison décrites en détail dans le *Handelsgesetzbuch*, la doctrine fait remarquer, à titre d'exemple, qu'aucun capitaine n'est autorisé à organiser lui-même le chargement d'un porte-conteneur ou d'un navire-citerne de produits chimiques et que donc, lesdites obligations légales sont largement illusoires⁴⁰⁶.

5.142. Lorsque le capitaine accomplit en vertu du § 535 des actes dans l'intérêt des propriétaires de la cargaison, il agit en son propre nom et non pas comme représentant de ces parties intéressées⁴⁰⁷.

5.143. L'étendue du pouvoir de représentation légale du capitaine est donc régie, conformément au point de vue allemand traditionnel, par la loi de l'État du pavillon. A la lumière de l'exploitation de navires à registres ouverts, on est cependant actuellement d'avis qu'il y a lieu de se conformer au régime légal de l'État où le pouvoir de représentation sortit ses effets⁴⁰⁸.

5.144. En ce qui concerne le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, le § 527, alinéa 2 ne peut être compris comme légitimant le pouvoir actif du capitaine ; cette légitimation n'appartient qu'à l'armateur, mais le capitaine peut le représenter. Il n'est question d'une légitimation passive qu'au § 760 (2) du *Handelsgesetzbuch* concernant la réalisation de privilèges maritimes à la suite d'une saisie exécutoire⁴⁰⁹.

⁴⁰⁰ Voy. *supra*, n° 5.74.

⁴⁰¹ Voy. *infra*, n° 5.152.

⁴⁰² Voy. plus en détail Herber, 151-155.

⁴⁰³ Rabe, 271, n° 6-7.

⁴⁰⁴ Puttfarken, 227, n° 551.

⁴⁰⁵ Dans ce sens Puttfarken, 229, n° 552 ; comp. Rabe, 270, n° 2.

⁴⁰⁶ Dans ce sens Puttfarken, 228, n° 551.

⁴⁰⁷ Voy. Rabe, 285, n° 1.

⁴⁰⁸ Voy. Rabe, 271, n° 8 et références.

⁴⁰⁹ § 760 (2) est formulé comme suit :

Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

Il n'est nulle part question dans le *Handelsgesetzbuch* de la signification (*Zustellung*) d'actes au capitaine. On est cependant d'avis que le capitaine est autorisé à accepter des significations dans tous les cas visés au § 527 du code. Il est en l'occurrence sans importance que le capitaine ait conclu ou non lui-même le contrat en question ; il suffit que le capitaine ait le pouvoir de le faire. Ainsi, une citation en paiement du prix des hydrocarbures de soute peut être signifiée au capitaine, même si la commande a été passée par l'agent maritime. Il en est de même pour toutes les actions fondées sur des contrats de transport. A noter toutefois que le pouvoir de représentation du capitaine est limité aux actions découlant de contrats ou d'opérations effectuées pendant le voyage en question⁴¹⁰. Signalons aussi que les actes de procédure relatifs aux connaissements adressés à l'affréteur peuvent également être signifiés au capitaine⁴¹¹.

5.145. En Allemagne non plus, le capitaine n'est pas autorisé à célébrer des mariages⁴¹².

5.146. Le projet du nouveau code maritime allemand de 2009⁴¹³ ne contient que les dispositions suivantes au sujet du capitaine :

§ 479 Kapitän

(1) Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechts-handlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf den Abschluss von Frachtverträgen und die Ausstellung von Konnossementen. Eine Beschränkung dieser Befugnis braucht ein Dritter nur dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er sie kannte oder kennen musste.

(2) Wird auf dem Schiff ein Tagebuch geführt, so hat der Kapitän alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Die Unfälle sind unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel zu beschreiben.

§ 601 Zustellungen an den Kapitän

Eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie ein Urteil oder ein Beschluss über einen Arrest in das Schiff können dem Kapitän zugestellt werden.

La première disposition est expliquée comme suit, article par article :

Die Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns werden erheblich gekürzt. Bisher regeln die §§ 511 bis 555 HGB die Rechte und Pflichten des Kapitäns. Hiervon sollen lediglich die Regelungen der §§ 520 und 527 HGB beibehalten werden. Durch die Neufassung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit – nicht zuletzt durch Entwicklung moderner Kommunikationsmöglichkeiten – in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Zahlreiche Vorschriften, insbesondere die Haftungsregeln, sind daher nicht mehr zeitgemäß. Darüber soll mangels praktischer Bedeutung die gesetzliche Normierung des Rechtsinstituts der Verklärung aufgegeben werden (s. Einzelheiten hierzu unter Teil C II. 1.).

Absatz 1 lehnt sich an die Regelungen des § 527 HGB sowie des § 54 HGB an und regelt die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder. Ergänzt wird Absatz 1 durch § 599 HGB-E, der die gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns für den Reeder für Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung oder Arrestbeschlüsse regelt.

Absatz 1 hält aus Gründen des Verkehrsschutzes grundsätzlich an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder fest: Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und

⁴¹⁰ Voy. également *supra*, n° 5.88 concernant l'arrêt de la Cour de Cassation belge du 14 janvier 2005.

⁴¹¹ Voy. plus en détail Rabe, 277-278, n°s 19-22.

⁴¹² Puttfarcken, 227, n° 549.

⁴¹³ Voy. de manière plus générale Livre Bleu 1, 129, n° 1.134.

Rechts-handlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Die gegenwärtige Formulierung „kraft seiner Anstellung“ in § 527 HGB wurde fallen gelassen, weil sie überflüssig erscheint. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden.

Neu ist demgegenüber die Aufgabe der Differenzierung zwischen Rechtsgeschäften im und außerhalb des Heimathafens. Nach geltendem Recht (§§ 526, 527 HGB) besteht eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns nur für letztere, während nach § 479 Absatz 1 HGB-E beide Rechtsgeschäfte von der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns erfasst werden. Grund für die herkömmliche gesetzliche Differenzierung war, dass bei Erlass der Regelung eine zuverlässige Kommunikation zwischen Kapitän und Reeder außerhalb des Heimathafens – anders als im Heimathafen – entweder überhaupt nicht oder nur unter Inkaufnahme von erheblichen Zeitverlusten möglich war. Dieser mangelnden Kommunikationsmöglichkeit wurde durch Einräumung der gesetzlichen Vertretungsmacht Rechnung getragen. Angesichts der modernen Kommunikationsmedien ist eine solche sachliche Differenzierung jedoch nicht mehr zeitgemäß, so dass entweder nur eine vollständige Aufgabe der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns oder eine Erweiterung auf die Rechtsgeschäfte im Heimathafen in Betracht kam. Die Sachverständigengruppe hat sich für letzteres entschieden, da nach wie vor jedenfalls in Ausnahmefällen ein sachliches Bedürfnis für eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns bestehen kann.

Als Anknüpfungspunkt für den Umfang der Vertretungsmacht wurde der „Betrieb des Schiffes“ gewählt, dem die gleiche Bedeutung wie in den §§ 476 und 477 HGB-E zukommen soll. Bewusst abgesehen wurde davon, entsprechend dem geltenden Recht für den Umfang der Vertretungsmacht daran anzuknüpfen, welche Maßnahmen zur Ausführung einer konkreten Reise erforderlich sind. Gegen eine solche Anknüpfung sprach insbesondere, dass der Begriff der „Reise“ nicht mehr den Gegebenheiten der modernen Seeschifffahrt entspricht und schwierige Abgrenzungsprobleme hervorruft.

Aufgrund der geänderten Rechtsstellung des Kapitäns wird bewusst auf die Regelung des § 760 Absatz 2 HGB, soweit hiernach eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän gerichtet werden kann und das gegenüber dem Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirkt, verzichtet. Die in § 527 Absatz 2 HGB enthaltene Befugnis des Kapitäns, Aktivprozesse für den Reeder zu führen, wird ebenfalls aufgegeben.

Eine Beschränkung der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns im Verhältnis zu Dritten ist nur wirksam, wenn der Dritte sie kannte oder kennen musste. Vorbild der vorgeschlagenen Regelung ist § 54 Absatz 3 HGB.

In Absatz 2 wird die Regelung des § 520 HGB mit geringfügigen sprachlichen Änderungen übernommen. Damit wird der gegenwärtige Rechtszustand beibehalten, wonach zivilrechtlich eine Pflicht zur Führung des Schiffstagebuchs nicht gesetzlich begründet wird. Es bleibt allerdings bei der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuchs nach Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I 1998, 3013, 3023). Die dort begründete Verpflichtung macht jedoch Absatz 2 nicht überflüssig, weil die Regelung in Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung ausschließlich zum Schutz der Schiffssicherheit, mithin im öffentlichen Interesse, besteht, während Absatz 2 auch dem Schutz privatrechtlicher Interessen dient⁴¹⁴.

⁴¹⁴ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 89-91. On peut aussi lire à la p. 70 le commentaire récapitulatif suivant :

Die Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns sollen erheblich gekürzt werden. Durch die Neufassung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Deshalb soll die historisch begründete quasivertragliche Haftung gegenüber allen Reiseinteressenten für die Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge (§§ 511, 512 HGB) beseitigt werden. Aus Gründen des Verkehrsschutzes soll (§ 479 Absatz 1 HGB-E) an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder festgehalten werden, die jedoch einfacher und klarer geregelt werden kann und soll als im geltenden Recht. Der Kapitän soll befugt sein, für den Reeder alle Geschäfte und Rechts-handlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt, unabhängig davon, ob er diese Handlungen im In- oder Ausland vornimmt.

Et les dispositions relatives aux significations faites au capitaine sont commentées comme suit:

Die Vorschrift sieht eine spezielle gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns vor. Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie Urteile oder Beschlüsse über einen Arrest in das Schiff können hiernach dem Kapitän zugestellt werden. Beklagte Partei der genannten Titel ist im Regelfall der Reeder, sie können sich nach § 584 Absatz 2 HGB-E aber auch gegen den Ausrüster richten. Die Regelung tritt an die Stelle der im gegenwärtigen Recht in § 760 Absatz 2 Satz 1 HGB vorgesehenen Passivlegitimation des Kapitäns für Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung. Auch diese Modifikation trägt der gewandelten Rechtsstellung des Kapitäns in dem vorliegenden Regelungsvorschlag Rechnung (vgl. Teil C II. 1. sowie Teil D zu § 479)⁴¹⁵.

L'appréciation allemande de l'ancien droit maritime au sujet de la fonction du capitaine a donc conduit à des conclusions pour ainsi dire similaires aux conclusions en Belgique, telles qu'elles sont formulées dans le présent Livre Bleu. Sont communs dans nos deux pays, le fait que les pouvoirs de représentation du capitaine sont en réalité réduites et que la loi ne peut en l'occurrence pas traiter différents cas de façon détaillée, mais au contraire contenir des principes abstraits. Contrairement à l'Ébauche du Code belge de la Navigation, le projet allemand opte pour une limitation sensible du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine.

- ANGLETERRE

5.147. En Angleterre, le statut du capitaine et de l'équipage est principalement régi par le *Merchant Shipping Act 1995*. La Partie III de cette loi (Sections 24-84) est consacrée aux « Master and Seamen ». Ces dispositions traitent surtout des aspects relatifs au droit public et au droit du travail (Sections 70-72) ainsi que des obligations relatives aux documents de bord, tels les journaux de bord officiels (Section 77), à remettre à certaines personnes conformément à d'autres dispositions à spécifier (Section 77(3)). Il ressort de la jurisprudence que les journaux de bord qui n'ont pas été tenus correctement peuvent néanmoins servir de preuve⁴¹⁶. Il ressort de la doctrine que le journal de bord avait pour fonction première de permettre au capitaine de rendre des comptes à l'armateur, le droit public et pénal au sujet de l'*official log* étant d'un tout autre ordre⁴¹⁷.

5.148. Il n'existe apparemment aucune loi régissant le statut de droit privé du capitaine. Aussi étrange que cela puisse paraître, la plupart des manuels classiques de droit britannique ne donnent que peu d'informations au sujet du statut juridique du capitaine. Il n'est pas seulement un travailleur salarié de l'armateur, il agit aussi comme son *agent*.

E 1948, le pouvoir du capitaine selon la loi britannique, qui en réalité analogue à la loi de la majorité des pays, est défini comme suit :

The general authority of a master includes all acts ordinarily necessary for carrying out the voyage and for fulfilling any contract of carriage on which his ship may be engaged. He is the agent for the shipowner for

⁴¹⁵ *Ibid.*, 177-178. Ainsi on peut lire à la p. 172 :

In § 584 Absatz 2 HGB-E sind die in § 760 Absatz 2 Satz 1 und 2 jeweils enthaltenen Worte „oder gegen den Kapitän“ gestrichen worden. Die gegenwärtigen Regelungen, die erlauben, die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän zu richten, und vorsehen, dass das gegen den Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirksam ist, sollen durch § 601 HGB-E ersetzt werden. An die Stelle der gesetzlich angeordneten Passivlegitimation des Kapitäns sowie der gesetzlichen Rechtskraftstreckung von Urteilen gegen den Kapitän soll nunmehr eine bloße gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns treten. Im Hinblick auf Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung scheidet der Kapitän damit als Prozesspartei aus.

⁴¹⁶ Voy. Fogarty, 92, n° 2.138 ; Phillips-Craig, 74, plus références chez les deux auteurs.

⁴¹⁷ Maclachlan, D., *A Treatise on the Law of Merchant Shipping*, Londres, Sweet and Maxwell, 1932, 149.

any acts usually within the authority of a master, unless the party with whom he is purporting to contract has notice of any restriction on his authority.

Extraordinary events may give the master a much wider authority as agent for his owners, but only where:-

(1) Circumstances make it necessary in the interests of the owners to take action outside the ordinary carrying out of the voyage; and

(2) It is impossible to communicate in time with the owners⁴¹⁸.

Des pouvoirs extraordinaires similaires ont été accordés au capitaine dans l'intérêt des propriétaires de la cargaison⁴¹⁹.

A noter toutefois qu'il était rare à cette époque que le capitaine doive exercer son pouvoir de représentation⁴²⁰.

Grime a écrit plus récemment :

In days gone by, before efficient communications, the master had very extensive authority: he was "agent of necessity", who could bind the parties to the maritime adventure in many matters relating to its prosecution. He may still be so described, but in practice the area of free action is today rather more limited. The owners will wish to make their own arrangements, as to cargo, salvage, repairs, etc., directly and instruct the master accordingly. So, for example, the old power of the master to raise money to meet the costs of the voyage on the security of the ship by means of "bottomry" and "respondentia" [...] has now completely fallen into disuse. At every point, it must be remembered that the master's authority may be and often is limited by his employers.

It is a general principle of the law of agency that a third party is entitled to rely upon the apparent authority as agent of a person with whom he deals. So if masters normally have authority to make certain contracts, the owners will be liable on them despite their having sought to limit the master's authority. But this rule cannot apply where the third party knows, or should know, of the limited authority of the "agent".

[...]

The converse of apparent or usual authority is the "warranty of authority". If a contractor deals with an agent who has no authority, he will usually be able to sue the agent for damages. The agent is said to "warrant" his authority and is generally liable if he has none.

Subject to all that, the master usually has authority in the running and in the trading of the ship. He signs bills of lading [...], not only on behalf of the owner but also sometimes on behalf of the charterer. He has authority to bind cargo interests as well as owners in the matters of salvage and general average. He can make "disbursements" for necessities for the ship, in respect of which he has a lien [...].

Finally, the master to a great extent represents the ship with regard to the public liabilities of the ship: navigation rules, pollution, etc. The master, as well as the owner, is generally made responsible [...]⁴²¹.

5.149. La loi britannique contient aussi des dispositions relatives aux formalités à accomplir par le commandant lors de naissances ou de décès en mer⁴²², aux mariages à bord de navires⁴²³ et aux testaments de mer⁴²⁴.

⁴¹⁸ Dixit, H., *A Handy Book for Shipowners & Masters*, Londres, The Commercial Printing & Stationery Co., 1948, 14.

⁴¹⁹ Holman, H., *A Handy Book*, o.c., 14-15.

⁴²⁰ Holman, H., *A Handy Book*, o.c., 14-15.

⁴²¹ Grime, 117-118.

⁴²² Voy. section 108 du *Merchant Shipping Act 1995*.

⁴²³ Voy. art. 12 du *Foreign Marriage Act, 1892*.

⁴²⁴ Voy. Chorley-Giles, 161-162 et références.

5.150. Jusqu'à la recodification dans le Code des transports⁴²⁵, la loi la plus importante pour le statut du capitaine était la Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes. Cette loi contenait sept dispositions au sujet du capitaine (art 4-10), à lire en même temps que quelques articles du Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes (art. 6-15). Même si, selon Rodière, ces dispositions reflétaient le rôle actuel du capitaine et effaçaient pour de bon l'image surannée du Code de commerce⁴²⁶, force est cependant de constater que plusieurs de ces articles actuellement en vigueur s'inspirent toujours du Code – et indirectement aussi de l'Ordonnance de la marine. Ajoutons à cela qu'il n'était, pour un observateur étranger, pas toujours facile de comprendre pourquoi telle disposition était reprise dans la Loi et telle autre dans le Décret. Le morcellement de ces dispositions était donc tout sauf optimal. Cette remarque vaut par ailleurs aussi pour toutes les lois maritimes promulguées à cette époque en France⁴²⁷. En 2009, Bonassies plaidait en faveur d'une modernisation poussée du régime légal de 1969⁴²⁸.

5.151. La Loi n° 69-8 contenait la disposition suivante au sujet de la désignation du capitaine :

Article 4

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur.

Nonobstant cette disposition ainsi que les articles commentés ci-dessous au sujet des tâches et obligations du capitaine, la loi française ne dit pas clairement si le capitaine est un mandataire, un préposé ou les deux, ni en quoi ses tâches de droit public du capitaine jouent pour sa qualification. Cette confusion a persisté dans la doctrine⁴²⁹. A la lumière de la jurisprudence de la Cour de Cassation⁴³⁰, la plupart des auteurs contemporains, dont Bonassies et Scapel⁴³¹, Mercadal⁴³², Remond-Gouilloud⁴³³ et Vialard⁴³⁴ semblent d'ores et déjà opter pour la qualité de travailleur et de préposé au sens de l'article 1384, cinquième alinéa du Code civil. En cas de convention à temps dans laquelle le transporteur est généralement l'employeur et assume la gestion nautique, alors que l'affréteur assure la gestion commerciale, le capitaine aura généralement deux employeurs qui seront rendus responsables en fonction de la nature de la faute commise⁴³⁵.

Contrairement au capitaine, le droit français considère le patron d'un navire de plaisance comme un gardien du bateau. Il n'a aucun pouvoir de représentation⁴³⁶.

5.152. Les tâches et pouvoirs du capitaine sont décrits comme suit dans la Loi n° 69-8 :

⁴²⁵ Voy. déjà Livre Bleu 1, 130-131, n° 1.136.

⁴²⁶ Voy. *supra*, n° 5.69 et références.

⁴²⁷ Voy. Livre Bleu 1, 82-83, n° 1.74.

⁴²⁸ Voy. Bonassies, P., « La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée ? », *DMF* 2009, (809), 811.

⁴²⁹ Voy. et comp. not. Rodière TGDM ILA, 522-527, n°s 398-399; Tuja, 335 et s.

⁴³⁰ Voy. not. Cass. Com., 19 juin 1951 (premier arrêt), *Recueil Dalloz*, 1951, 717, note de Ripert, G.

⁴³¹ Bonassies-Scapel, 207, n° 292.

⁴³² Mercadal, B., « France », in IEL Transport Law (Nov. 2000), 52, n° 109.

⁴³³ Remond-Gouilloud, 130-132, n°s 202-205. Ici, la qualité de mandataire est carrément rejetée.

⁴³⁴ Vialard, 177-178, n° 201.

⁴³⁵ Vialard, 179, n° 203.

⁴³⁶ Remond-Gouilloud, 132-133, n° 206 ; voy. ex. Cour d'Appel de Rennes, 18 juin 1970, *DMF* 1971, 277, note de X.

Article 6

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Article 7

Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation du tribunal compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

Article 8

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Il ressort de l'article 6 précité de la Loi concernant les pouvoirs du capitaine, que celui-ci est doublement limité : il doit s'agir de besoins normaux du navire et de l'expédition, et le pouvoir du capitaine est inexistant aux lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale (à déclarer officiellement aux autorités). Il ressort d'autre part des dispositions relatives au *consignataire du navire* que la présence d'un agent maritime ne porte pas atteinte au pouvoir du capitaine⁴³⁷.

Les articles 7 et 8 de la Loi traitent des pouvoirs extraordinaires du capitaine. Ils comprennent essentiellement :

- le pouvoir de prendre, en cas d'urgence, hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, des dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs, pour lesquels il est réputé agir comme gérant d'affaires au sens du Code civil, qui engage aussi dans ce cas l'armateur ;
- le pouvoir de prendre d'autres engagements en vertu d'un mandat exprès de l'armateur, qui est régi par le droit commun en matière de mandat ;
- le pouvoir d'accomplir des actes avec l'autorisation du tribunal compétent ou de l'autorité consulaire, qui sera accordée en cas de communications impossibles avec l'armateur⁴³⁸.

Le régime français concernant le pouvoir décisionnel du capitaine répond aux besoins actuels, a bien structuré et remplace l'approche casuistique des dispositions du Code de commerce par des lignes de force claires et nettes. Il est utile comme source d'inspiration pour la rédaction du Code belge de la Navigation. Signalons toutefois que la qualification comme gérant d'affaires à l'article 8 précité de la Loi va à l'encontre du point de vue émis antérieurement par Ripert, selon lequel le capitaine représente tout simplement les parties intéressées au chargement en vertu de la loi⁴³⁹ et qu'un auteur plus récent comme Vialard ne s'est pas montré très enthousiaste⁴⁴⁰.

5.153. La Loi n° 69-8 dispose en outre :

⁴³⁷ Rodière TGDM ILA, 506, n° 385. En ce qui concerne l'article 11 pertinent au sujet du *consignataire du navire* de la Loi n° 69-8, voy. plus en détail Livre Bleu 7.

⁴³⁸ Pour un commentaire, voy. Rodière TGDM ILA, 507-510, n°s 386-387.

⁴³⁹ Voy. Ripert I, 709, n° 814 ; voy. à ce propos plus en détail Tuja, 357 et s.

⁴⁴⁰ Curieux quasi-mandat exécuté par l'intermédiaire d'un représentant investi de l'obligation légale d'agir (Vialard, 175, n° 197, not. 2).

Article 9

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette défense, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

Et le Décret n° 69-679 d'ajouter au sujet des obligations du capitaine :

Article 9

Sauf empêchement, le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières.

La présence, même réglementaire, d'un pilote à bord ne fait pas cesser cette obligation.

Conformément à l'article 37 du Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes le capitaine signe les connaissements en sa qualité de mandataire de l'armateur⁴⁴¹.

En France, le capitaine n'est également pas autorisé à célébrer un mariage⁴⁴².

5.154. En ce qui concerne le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, le Décret n° 69-679 dispose :

Article 10

Le capitaine peut recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

Cette disposition au sujet du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, qui n'avait auparavant, avant son instauration, nulle part été abordée explicitement dans la loi française⁴⁴³, est une faveur accordée à la partie demanderesse, qui est de ce fait dispensée de l'obligation d'identifier formellement l'armateur⁴⁴⁴. Même si la loi ne le dit pas explicitement, la disposition se limite au navire et au voyage en question. Le capitaine ne dispose donc pas d'un pouvoir de représentation généralisé⁴⁴⁵. D'aucuns prétendent que le pouvoir dont il est question dans l'article de loi n'existe pas lorsque l'armateur est représenté sur les lieux par un *consignataire du navire* ou une autre personne⁴⁴⁶.

L'article montre aussi que le capitaine n'a en fait plus aucun pouvoir de représentation actif ou passif proprement dit (sauf s'il doit prendre des dispositions de conservation urgentes en tant que demandeur ou si on lui a confié un mandat ou une procuration expresse⁴⁴⁷). Cette restriction concorde avec le rétrécissement également constaté en France des pouvoirs commerciaux du capitaine.

5.155. La loi française a prêté largement attention aux documents de bord et aux formalités à accomplir par le capitaine.

⁴⁴¹ Bonassies-Scapel, 205, n° 289 ; voy. plus en détail Livre Bleu 4.

⁴⁴² Voy. not. Bonassies-Scapel, 189-190, n° 286 ; Remond-Gouilloud, 136, n° 213 ; Tassel in Beurrier, 433, n° 351.31.

⁴⁴³ Voy. o.m. Ripert I, 705-706, n° 811.

⁴⁴⁴ Tassel in Beurrier, 433, n° 351.23.

⁴⁴⁵ Voy. Rodière TGDM ILA, 513-514, n° 390 ; comp. not. Bonassies-Scapel, 206, n° 290.

⁴⁴⁶ Vialard, 175, n° 198 ; comp. dans le même sens Remond-Gouilloud, 135, n° 211 ; Tassel in Beurrier, 433, n° 351.23 ; voy. aussi Chaumette, P., « Le capitaine de navire et son pouvoir de représentation en justice. Un nouveau représentant du bord ? », <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep33/nep33-1.pdf>, 3.

⁴⁴⁷ Voy. à ce propos *supra*, n° 5.152.

Ainsi, la Loi n° 69-8 régit comme suit la force probante du journal de bord et du livre de bord :

Article 10

Le journal de mer et le livre de bord font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Le « livre de bord » dont il est question ici est une combinaison du « journal pont », du « journal machine » et du « journal radio »⁴⁴⁸.

Les obligations du capitaine sont décrites dans le Décret n° 69-679:

Article 6

Le capitaine rédige son journal de mer et veille à la bonne tenue des autres journaux de bord.

Le journal de mer est coté et paraphé par le président du tribunal de commerce.

Le journal de mer contient, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise. Les inscriptions en sont opérées jour par jour et sans blanc. Elles sont signées chaque jour par le capitaine.

Article 7

Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par les règlements.

Article 8

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

L'acte, de francisation ;

Le rôle d'équipage ;

Les chartes-parties et les manifestes commerciaux ;

Les titres de sécurité ou autres attestations réglementaires des visites prescrites ;

Les manifestes et autres documents de douane concernant le navire et sa cargaison ;

Tous autres documents prescrits par les règlements.

Article 11

Le capitaine est tenu à son arrivée de faire viser son journal de mer par l'autorité compétente.

S'il y a eu au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, il doit en outre dans les vingt-quatre-heures de son arrivée en faire un rapport circonstancié.

En ce cas, et sauf nécessité pour le navire ou la cargaison, il ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux demandes d'instruction et de vérification ordonnées par l'autorité compétente.

Article 12

Le rapport visé à l'alinéa 2 de l'article 11 est affirmé devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, il est affirmé devant le juge du tribunal d'instance.

Celui-ci est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le plus proche.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

Article 13

Dans les ports étrangers, les rapports ci-dessus sont affirmés devant le consul de France, qui en délivre reçu au capitaine.

⁴⁴⁸ Ainsi Vialard, 173, n° 194 ; comp. ci-dessus Tuja, 113.

Article 14

Si au cours du voyage le capitaine est obligé de faire une escale imprévue lors de son départ, il est tenu, sans préjudice des formalités à accomplir auprès du service des douanes, de déclarer les causes de sa relâche: Sur le territoire de la République française, au président du tribunal de commerce ou au juge d'instance, selon les distinctions faites à l'article 12; A l'étranger, au consul de France.

Article 15

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage est tenu de se présenter devant le juge du lieu ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui et d'en lever expédition.

Le juge peut procéder à toutes autres vérifications, notamment par l'audition des passagers sauvés ou de toutes autres personnes présentes sur les lieux lors du naufrage.

Même si ces dispositions présentent clairement une grande analogie avec celles du Code de commerce – et donc aussi avec celles de la Loi maritime belge – il est remarquable que la législation française actuelle dispose que le rapport doit uniquement être déposé si des événements extraordinaires se sont produits. Toujours sous le Code de commerce, Ripert signala que la France et la Belgique figuraient parmi les rares pays à exiger un rapport, même à défaut d'événements extraordinaires⁴⁴⁹. Aujourd'hui, depuis que la France s'est ralliée à la majorité des pays et exige uniquement la remise d'un rapport en cas de naufrage, d'avarie ou d'accident, la Belgique est plus que jamais isolée.

Là où la loi française règle expressément la force probante du journal de mer, elle reste muette au sujet de la force probante du rapport. Rodière s'était déjà étonné de la force probante du rapport en droit français, dans la mesure où elle profitait aussi au capitaine, mais il ne l'avait jamais fondamentalement remise en cause⁴⁵⁰. Or, c'est précisément parce qu'elle enfreint le principe fondamental selon lequel personne ne peut s'arroger un titre, que Delebecque n'hésite pas à le faire⁴⁵¹.

5.156. La Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français reflète enfin la conception actuelle du rôle du capitaine. L'article 5, deuxième alinéa dispose :

A bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

Bonassies recommanda la généralisation de telles formulations⁴⁵².

- LUXEMBOURG

5.157. Au Luxembourg, la Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois contient un Titre 3 très élaboré sur le « Droit du travail

⁴⁴⁹ Ripert, 236, n° 263 et notes exhaustives de droit comparatif.

⁴⁵⁰ Voy. Rodière TGDMLA, 503-504, n° 383. Bonassies et Scapel suggèrent que l'art. 10 de la Loi règle aussi bien la force probante du journal de mer que celle du rapport (Bonassies-Scapel, 206, n° 291).

⁴⁵¹ Delebecque, Ph., note sous Cass. 2 juillet 1996, DMF 1996, (1146), 1147.

⁴⁵² Bonassies, P., « La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée ? », DMF 2009, (809), 811.

applicable aux gens de mer » (art. 72-104). Ce titre traite principalement des contrats de travail maritime, ainsi que des droits et obligations du marin. Elle ne consacre qu'un seul article au statut du capitaine, qui est formulé en ces termes :

Art. 102

1. *Les dispositions du Titre 3 de la présente loi sont applicables au capitaine sauf celles qui sont déterminées par règlement grand-ducal ; le même règlement peut fixer, le cas échéant, des règles particulières applicables au capitaine.*
2. *L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts conformément aux dispositions de l'article 80 en cas de licenciement abusif.*
3. *Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, sous peine de dommages et intérêts envers l'armateur.*

Le Titre 7 de la loi (art. 121-126) énonce les dispositions disciplinaires et pénales, et détermine l'autorité du capitaine sur toute personne à bord (art. 122).

- PAYS-BAS

5.158. Le Livre 8 du nouveau code civil NBW prévoit des régimes sommaires relatifs au capitaine et aux bateliers. Le *Wetboek van Koophandel* a maintenu un régime plus élaboré concernant le capitaine. En attendant une modernisation de ce dernier régime, le Livre 8 ne contient que des dispositions qui touchent uniquement le droit civil («*zuiver civielrechtelijk* »)⁴⁵³.

5.159. Les dispositions du Livre 8 NBW relatives au capitaine sont formulées comme suit :

Artikel 260

1. *De kapitein is bevoegd die rechtshandelingen te verrichten, welke rechtstreeks strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
2. *De kapitein is bevoegd cognossementen af te geven voor zaken, die ten vervoer zijn ontvangen en aangenomen en passagebiljetten af te geven voor met het schip te vervoeren reizigers. Tevens is hij bevoegd namens de reder en de rechthebbenden op de zaken aan boord van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten alsmede om het hulploon of de bijzondere vergoeding te innen.*

Artikel 261

1. *De kapitein is verplicht voor de belangen van de bevrachters en van de rechthebbenden op de aan boord zijnde zaken, zo mogelijk ook na lossing daarvan, te waken en de maatregelen, die daartoe nodig zijn, te nemen.*
2. *Indien het noodzakelijk is onverwijld ter behartiging van deze belangen rechtshandelingen te verrichten, is de kapitein daartoe bevoegd. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
3. *Voor zover mogelijk geeft hij van bijzondere voorvallen terstond kennis aan de belanghebbenden bij de betrokken goederen en handelt hij in overleg met hen en volgens hun orders.*

Artikel 262

1. *Beperkingen van de wettelijke bevoegdheid van de kapitein gelden tegen derden slechts wanneer die hun bekend zijn gemaakt.*
2. *De kapitein verbindt zichzelf slechts dan, wanneer hij de grenzen zijner bevoegdheid overschrijdt.*

⁴⁵³ Voy. PG Boek 8 NBW, 308-310. En ce qui concerne les modifications effectives de la fonction du capitaine, voy. not. Völlmar, 6-7, n° 8.

L'article 260 précité donne une description générale qui devait remplacer l'énumération plutôt arbitraire des actes figurant dans le *Wetboek van Koophandel*⁴⁵⁴.

L'obligation du capitaine reprise à l'article 261 ne prend pas toujours fin lorsque les marchandises quittent le navire. L'article 261 est de droit supplétif, de sorte que les parties peuvent y déroger dans un contrat de transport. Le pouvoir de vendre ou de conserver la cargaison n'a pas été repris dans la loi⁴⁵⁵. La doctrine a pourtant toujours cité à titre d'exemple la vente de fruits menacés de pourriture transportés par mer⁴⁵⁶.

En ce qui concerne l'article 262.1, le *Memorie van Toelichting* explique :

*Hoe de beperkingen van de bevoegdheid van de kapitein aan derden bekend moeten zijn gemaakt is niet in de wet te regelen. Soms zal dit door rondschrijven aan een bepaalde kring van belanghebbenden, soms door een enkele brief of toezending van een charterpartij, soms door publikatie in binnen- of buitenlandse periodieken gebeuren en van geval tot geval zal de rechter moeten beoordelen of de beperking aan de derde voldoende bekend is gemaakt*⁴⁵⁷.

Signalons toutefois qu'un ancien jugement belge a estimé que la publication, dans les quotidiens, d'un avis annonçant que l'armateur ne reconnaîtra aucune dette contractée par le capitaine, n'empêche pas que l'armateur est lié par les actes du capitaine⁴⁵⁸. L'on peut quoi qu'il en soit se demander si la suggestion néerlandaise est encore réaliste de nos jours.

5.160. Le Livre 8 NBW dispose par analogie :

Artikel 860

- 1. De schipper is verplicht voor de belangen van de bevrachters en van de rechthebbenden op de aan boord zijnde zaken, zo mogelijk ook na lossing daarvan, te waken en de maatregelen die daartoe nodig zijn, te nemen.*
- 2. Indien het noodzakelijk is onverwijld ter behartiging van deze belangen rechtshandelingen te verrichten, is de schipper daartoebevoegd. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
- 3. Voor zover mogelijk geeft hij van bijzondere voorvallen terstond kennis aan de belanghebbenden bij de betrokken goederen en handelt hij in overleg met hen en volgens hun orders.*

Artikel 861

- 1. Beperkingen van de wettelijkebevoegdheid van de schipper gelden tegen derden slechts wanneer die hun bekend zijn gemaakt.*
- 2. De schipper verbindt zichzelf slechts dan, wanneer hij de grenzen zijnerbevoegdheid overschrijdt.*

Une disposition correspondante de l'article 260 Livre 8 NBW n'est pas reprise.

La proposition initiale d'instaurer le terme de capitaine au lieu de « *schipper* » a buté contre un refus catégorique de la part de la batellerie et a finalement dû être abandonnée⁴⁵⁹.

⁴⁵⁴ PG Livre 8 NBW, 314-315. L'art. 359 du *Wetboek van Koophandel* repris ici est apparemment toujours applicable.

⁴⁵⁵ PG Livre 8 NBW, 317-318.

⁴⁵⁶ Oostwouder, 34.

⁴⁵⁷ PG Livre 8 NBW, 319.

⁴⁵⁸ Comm. Anvers, 4 septembre 1863, *JPA* 1864, 27; Smeesters-Winkelmolen I, 265, n° 168.

⁴⁵⁹ Voy. PG Livre 8 NBW, 795.

5.161. Le deuxième livre du *Wetboek van Koophandel* comprend toujours un Troisième titre relativement exhaustif intitulé « *Van den kapitein* »⁴⁶⁰ et contient les dispositions suivantes au sujet des tâches du capitaine.

Artikel 342

De kapitein is verplicht met zoodanige bekwaamheid en nauwgezetheid en met zoodanig beleid te handelen als voor eene behoorlijke vervulling zijner taak noodig is.

Artikel 343

1. De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeevaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden⁴⁶¹ en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

2. Hij onderneemt de reis niet, tenzij het schip tot het volvoeren daarvan geschikt, naar behooren uitgerust en voldoende bemand is.

Artikel 344

De kapitein is verplicht overal waar de wet, de gewoonte of de voorzichtigheid dit gebiedt, zich van een loods te bedienen.

Artikel 345

De kapitein mag gedurende de vaart of bij dreigend gevaar het schip niet verlaten, tenzij zijne afwezigheid volstrekt noodzakelijk is of de zorg voor lijfsbehoud hem daartoe dwingt.

Artikel 346

De kapitein is verplicht voor de aan boord zijnde goederen van een gedurende de reis overleden opvarende te zorgen en ten overstaan van twee der opvarenden daarvan een behoorlijke beschrijving te maken of te doen maken, welke door hem en door deze opvarenden wordt ondertekend.

5.162. En ce qui concerne les documents de bord et les formalités, le *Wetboek van Koophandel* dispose :

Artikel 347

1. De kapitein moet aan boord voorzien zijn van:

den zeebrief, den meetbrief en een uittreksel uit de registratie voor schepen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de Kadastervet vermeldende tenminste de gegevens, bedoeld in artikel 85, tweede lid, onder a, c, d, e, f, g en j, van die wet, alsmede de gegevens omtrent niet doorgehaalde voorlopige aantekeningen, met dien verstande dat, ingeval dat uittreksel meer dan één dag vóór die van het laatste vertrek van het schip uit een Nederlandse haven is afgegeven, op dat uittreksel een verklaring van de bewaarder van het kadaster en de openbare registers moet voorkomen dat sedert de afgifte de op dat uittreksel vermelde gegevens blijkens de stukken, ingeschreven in de desbetreffende openbare registers tot op de dag vóór die van het vertrek, geen wijziging hebben ondergaan;

het manifest der lading, de charter-partij en de cognossementen, dan wel afschriften van die stukken; de Nederlandsche wetten en reglementen op de reis van toepassing, en alle verdere noodige papieren.

2. Ten aanzien van de charter-partij en de cognossementen geldt deze verplichting niet in de door Ons te omschrijven omstandigheden.

⁴⁶⁰ Pour un commentaire intéressant, voy. toujours Cleveringa, 248-386.

⁴⁶¹ L'art. 341 dispose :

Onder opvarenden worden in dezen titel verstaan allen, die zich aan boord bevinden, buiten den kapitein.

Artikel 348

1. De kapitein zorgt, dat aan boord een scheepsdagboek (dagregister of journaal) wordt gehouden, waarin alles van eenig belang, dat op de reis voorvalt, nauwkeurig wordt opgeteekend.
2. De kapitein van een schip, dat door mechanische kracht wordt voortbewogen, zorgt bovendien, dat door een lid van het machinekamer-personeel een machine-dagboek wordt gehouden.

Artikel 349

1. Op Nederlandse schepen mogen alleen dagboeken in gebruik worden genomen, welke blad voor blad zijn genummerd.
2. De dagboeken worden, zo mogelijk, dagelijks bijgehouden, gedagtekend en door de kapitein en de homme d'équipage, die hij met het houden van het boek heeft belast, ondertekend.
3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot het inrichten van de dagboeken.

Artikel 350

De kapitein, de eigenaar en de rompbewerter zijn verplicht aan belanghebbenden op hunne aanvraag inzage en, tegen betaling van de kosten, afschrijving van de dagboeken te geven.

Artikel 351

Wanneer de kapitein zich in zaken van aanbelang met leden van de bemanning heeft beraden, wordt van de hem gegeven adviezen in het scheepsdagboek melding gemaakt.

Artikel 353

1. Na aankomst in een haven kan de kapitein door een notaris eene scheepsverklaring doen opmaken omtrent de voorvallen der reis.
2. Indien het schip of de zaken aan boord schade hebben geleden of eenig buitengewoon voorval heeft plaats gehad, is de kapitein verplicht binnen 48 uren na aankomst, in de plaats van aankomst of in een nabijgelegen plaats althans eene voorloopige verklaring te doen opmaken. Eene voorloopige verklaring moet binnen acht dagen door eene volledige verklaring worden gevolgd.
3. De kapitein heeft zich te wenden in het Koninkrijk buiten Europa tot hetbevoegde gezag en buiten het Koninkrijk tot den Nederlandschen consulairen ambtenaar of, bij ontstentenis van zoodanigen ambtenaar, tot hetbevoegde gezag.
4. De notaris is verplicht van scheepsverklaringen tegen betaling der kosten afschrijving uit te reiken aan ieder die het verlangt⁴⁶².

Artikel 355

De door den kapitein aan te wijzen hommes d'équipage zijn verplicht bij het opmaken van de scheepsverklaring hunne medewerking te verleenen door van hunne bevinding verklaring af te leggen.

Artikel 356

De beoordeeling van de bewijskracht van scheepsdagboeken en scheepsverklaringen, ten aanzien van de daarin vermelde voorvallen der reis, is voor ieder geval aan den rechter overgelaten.

Ces dispositions ne sont pas toutes applicables aux navires de pêche maritime⁴⁶³.

⁴⁶² Voy. aussi l'art. 354 relatif au calcul du délai.

⁴⁶³ L'art. 374 dispose :

1. Artikel 347, het tweede lid van artikel 348 en artikel 349, eerste lid, zijn niet van toepassing op zeevissersschepen.
2. Aan boord moeten aanwezig zijn een uittreksel uit de registratie voor schepen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de Kadasterwet vermeldende tenminste de gegevens, bedoeld in artikel 85, tweede lid, onder a, c, d, e, f, g en j, van die wet, alsmede de gegevens omtrent niet doorgehaalde voorlopige aantekeningen, welke uittreksel op een zodanig tijdstip moet zijn afgegeven door de bewaarder van het kadaster en de openbare registers dat de daarin vermelde gegevens overeenstemmen met die welke in de registratie voor schepen ten aanzien van het betrokken schip staan vermeld ten tijde van het uitvaren van dat schip, en de wetten en reglementen op deze schepen van toepassing.

A noter, dans le régime néerlandais, la rédaction du rapport par un notaire (art. 353.1), l'obligation de ce dernier de fournir une copie du rapport à toute personne qui en fait la demande (art. 353.4) et la force probante réduite des faits relatés dans les journaux de bord et le rapport (art. 356). L'ancien droit maritime néerlandais prévoyait des règles plus détaillées au sujet du rapport, qui bénéficiait d'une force probante particulière⁴⁶⁴.

5.163. En ce qui concerne les tâches et les pouvoirs du capitaine, le *Wetboek van Koophandel* dispose :

Artikel 357

De kapitein is bevoegd, indien dit tot behoud van schip of lading noodzakelijk is, sloopbehooren en bestanddeelen van de lading zoowel over boord te werpen als te verbruiken.

Artikel 358

De kapitein is in geval van nood gedurende de reis bevoegd, levensmiddelen, welke in het bezit zijn van opvarenden of tot de lading behooren, tegen schadevergoeding tot zich te nemen, ten einde die te verbruiken in het belang van allen die zich aan boord bevinden.

Artikel 358a

1. De kapitein is verplicht aan personen, die in gevaar verkeerden, en in het bijzonder, als zijn schip bij eene aanvaring betrokken is geweest, aan de andere daarbij betrokken schepen en de personen, die zich aan boord dier schepen bevinden, de hulp te verleenen, waartoe hij bij machte is, zonder zijn eigen schip en de opvarenden daarvan aan ernstig gevaar bloot te stellen.

2. Hij is bovendien verplicht, voor zooverre hem dit mogelijk is, aan de andere bij de aanvaring betrokken schepen op te geven den naam van zijn schip, van de haven waar het thuis behoort en van de havens van waar het komt en waarheen het bestemd is.

3. Niet-nakoming van deze verplichtingen door den kapitein geeft geen aanspraak tegen hem, die uit welken hoofde dan ook verantwoordelijk is voor het optreden van de kapitein.

Artikel 358b

1. De kapitein van een Nederlandsch, naar Nederland bestemd schip, in eene buitenlandsche haven vertoevend, is verplicht, zich daar bevindende, hulpbehoevende Nederlandsche zeelieden, voorzoover aan boord voor hen plaats is, op verlangen van den Nederlandschen consulair ambtenaar of, waar deze ontbreekt, van de plaatselijke overheid, naar Nederland over te brengen.

2. De kosten hiervan zijn voor rekening van den Staat. De vaststelling dier kosten geschiedt op den grondslag door Ons te bepalen.

Artikel 359

De kapitein heeft de zorg voor alles wat met het beladen en het lossen van het schip in verband staat, voor zooverre niet andere personen daarmee zijn belast.

Artikel 364

1. Tegenover de zee-werkgever⁴⁶⁵ is de kapitein steeds verplicht te handelen overeenkomstig de bepalingen, waaronder hij is aangesteld, en de hem krachtens die aanstelling gegeven orders, mits deze bepalingen of deze orders niet in strijd zijn met de verplichtingen, hem als gezagvoerder door de wet opgelegd.

2. Hij geeft de zee-werkgever doorlopend kennis van alles wat het schip en de zaken aan boord betreft, en vraagt diens orders, alvorens tot eenigen maatregel van geldelijk aanbelang over te gaan.

⁴⁶⁴ Voy. Cleveringa, 292.

⁴⁶⁵ L'art. 309.2 dispose : *Onder zee-werkgever is te verstaan de eigenaar of, in geval van rompbevrachting, de rompbevrachter.*

3. Overigens is het bepaald bij de artikelen 359 ook op zijne verhouding tot de zeeverkegever van toepassing.

Artikel 367

De kapitein, vernemende dat de vlag, waaronder hij vaart, onvrij is geworden, is verplicht in de meest in de nabijheid gelegen onzijdige haven binnen te loopen en aldaar te blijven liggen, totdat hij op veilige wijze kan vertrekken of van hem die daartoebevoegd is stellige orders om te vertrekken heeft ontvangen.

Artikel 368

Indien den kapitein blijkt, dat de haven, waarheen het schip is bestemd, wordt geblokkeerd, is hij verplicht in de meest geschikte in de nabijheid gelegen haven binnen te loopen.

Artikel 370

De kapitein mag van den koers, welken hij moet volgen, afwijken ter redding van menschenlevens.

Artikel 371a

Indien gedurende de reis iemand aan boord wordt ontdekt, die niet in het bezit is van een geldig reisbiljet en niet bereid of niet in staat is op eerste aanmaning van den kapitein vracht te betalen, heeft deze het recht hem aan boord werk te laten verrichten, waartoe hij in staat is, en hem bij de eerste gelegenheid die zich voordoet van boord te verwijderen.

Artikel 372

Noch de kapitein, noch een opvarende mag voor eigen rekening goederen in het schip vervoeren, tenzij krachtens overeenkomst met of verlof van de eigenaar en, indien het schip is verrucht, ook van den bevrachter.

L'article 364.1 confirme que l'armateur ne peut jamais porter atteinte au pouvoir du capitaine en tant que commandant⁴⁶⁶.

5.164. Le projet dit *Ontwerp-Schadee* reprenait la disposition suivante au sujet du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine :

- 1. In een rechtsgeding buiten Nederland vertegenwoordigt de kapitein de reder in zaken het schip betreffende.*
- 2. Het vonnis, door of tegen de kapitein verkregen, wordt geacht te zijn verkregen door of tegen de reder.*

Cette disposition visait à actualiser le régime analogue, aujourd'hui abandonné, de l'article 361 du *Wetboek van Koophandel*⁴⁶⁷. Cette dernière disposition était formulée en ces termes :

- 1. In het buitenland kan de kapitein in zaken het schip betreffende in rechte worden geroepen en ten behoeve van de reeder als eischer optreden. De reeder kan te allen tijde het geding overnemen.*
- 2. Het vonnis, door of tegen den kapitein verkregen, wordt geacht te zijn verkregen door of tegen den reeder.*
- 3. Exploten, voor den reeder bestemd, kunnen in het buitenland aan boord van het schip worden uitgebracht.*

Le dernier alinéa impliquait qu'il n'était apparemment pas possible de signifier un acte aux Pays-Bas⁴⁶⁸. La doctrine n'attachait toutefois aucune valeur à l'article cité relatif aux litiges à l'étranger

⁴⁶⁶ Cleveringa, 296.

⁴⁶⁷ Voy. à ce propos Cleveringa, 300-301.

au motif que ce n'est pas la loi néerlandaise qui prescrit comment il faut procéder à l'étranger. La disposition ne devait par conséquent pas être prise à la lettre et devait être lue comme si elle autorisait le capitaine à représenter l'armateur dans une procédure à l'étranger⁴⁶⁹.

Finalement, cette matière n'a pas été reprise dans le Livre 8 NBW pour la simple et bonne raison qu'on estimait qu'elle était plus à sa place dans le *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*⁴⁷⁰. Aujourd'hui, ledit code ne contient que la disposition suivante :

Artikel 59

*Ten aanzien van de opvarenden van een schip die geen bekende woonplaats in Nederland hebben en die noch aan boord van dat schip, noch elders worden aangetroffen, geschiedt de betekening, indien het exploit het schip of een in of krachtens Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geregeld onderwerp betreft, aan boord aan de kapitein of de schipper van dat schip*⁴⁷¹.

Jadis, l'article 313 du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering* disposait encore

Alle dagvaardingen aan scheepsboord geëxploiteerd voor eenen schipper, officier of scheepsgezel of voor eenen passagier, zijn van waarde.

Cet article était une exception à la manière habituelle de signifier dans la mesure où l'huissier de justice, qui n'avait pas trouvé l'assigné à bord, pouvait tout de même remettre son exploit à l'une des autres personnes à bord (y compris le capitaine-batelier). Après 1935, cette règle était réputée ne valoir qu'en matière maritime⁴⁷².

Le droit judiciaire néerlandais semble accepter dans certains cas que les navigants aient leur résidence effective à bord d'un navire, de sorte que les significations à bord sont possibles⁴⁷³.

5.165. Comme nous avons pu le voir, le *Wetboek van Koophandel* prévoit toujours des dispositions spécifiques relatives au contrat de travail du capitaine⁴⁷⁴.

Ainsi, le code dispose expressément que les contrats de travail entre l'employeur maritime et le capitaine sont assujettis au *Burgerlijk Wetboek*, sauf dérogation dans le *Wetboek van Koophandel* (art. 375).

Comme indiqué précédemment⁴⁷⁵, il a été conseillé récemment d'aligner le régime légal relatif au contrat de travail du capitaine sur celui des hommes d'équipage⁴⁷⁶.

- AUTRES PAYS

5.166. Le code maritime norvégien contient le régime suivant concernant le statut du capitaine⁴⁷⁷ :

⁴⁶⁸ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring van het Nederlands Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*, I, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1972, 802.

⁴⁶⁹ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring*, I, o.c., 132.

⁴⁷⁰ PG Livre 8 NBW, 316.

⁴⁷¹ Voy. aussi, au sujet du cas spécifique d'une signification à bord, l'art. 565 du code.

⁴⁷² Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring*, I, o.c., 802 ; voy. aussi Star Busmann, C.W., *Hoofdstukken van Burgerlijke Rechtsvordering*, Haarlem, De erven F. Bohn, 1948, 205.

⁴⁷³ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring*, I, o.c., 45.

⁴⁷⁴ Voy. *supra*, n° 5.36.

⁴⁷⁵ Voy. encore *supra*, n° 5.36.

⁴⁷⁶ Heerma van Voss, G.J.J. (red.), Sütő, V.J.A. et Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006*, Rapport final, 16 mars 2007, 21-23.

⁴⁷⁷ Pour un commentaire concis, voy. Falkanger-Bull-Brautaset, 243-244.

Section 131 Seaworthiness of the Ship

The master shall before a voyage begins ensure that the ship is seaworthy, including that it is sufficiently equipped, manned and supplied with provisions and in a proper condition for the reception, carriage and preservation of the cargo. The master shall see that the cargo is properly stowed, that the ship is not overloaded, that its stability is satisfactory and that the hatches are properly closed and battened down.

During the voyage the master shall do everything in his or her power to keep the ship in a seaworthy condition.

Section 132 Navigation, etc.

The master shall ensure that the navigation and management of the ship accords with good seamanship.

The master shall, as far as possible in advance, acquaint him- or herself with the orders and regulations in force for shipping in the waters where the ship is to trade and at the places where it is to call.

Section 133 Ship's Books

The master is responsible for the keeping of the prescribed ship's books. Entries shall be made under the master's supervision.

Section 134 Loading, Discharge, etc.

The master shall ensure that loading and discharge are carried out and the voyage performed with due dispatch.

Section 135 Distress

If the ship is in distress, the master is duty bound to do everything in his or her power to save those on board and to protect the ship and cargo. The master shall if necessary see that the ship's books and papers are brought to safety, and as far as possible arrange for salvage of the ship and cargo.

Unless his or her own life is in considerable danger, the master must not leave the ship as long as there is a reasonable prospect of its being saved.

As far as possible without serious risk to the ship or to those on board, the master is duty bound to give all possible and necessary assistance to any person in distress at sea or threatened by danger at sea.

Section 136 The Absence of the Master, etc.

If the master is absent or is unable to perform his or her duties, the senior mate present shall make such decisions as cannot be postponed.

If the master leaves the ship he or she must inform the senior mate present or, if no mate is present, some other crew member, and give him the necessary orders for dealing with eventualities.

When the ship is not moored in port or at anchor in a safe anchorage, the master must not absent himself from the ship unnecessarily. The same shall apply under dangerous circumstances.

If the master dies, or is prevented owing to illness or for any other compelling reason from remaining in command of the ship, or if he or she leaves the service, the senior mate shall take command until a new master has been appointed. In such event the reder shall be notified without delay. If the mate is not qualified to command the ship, the Maritime Directorate or the Foreign Office representative concerned shall also be notified as soon as possible.

The provisions of this Section shall not affect the provisions of the Certification Act.

Section 137 The Authority of the Master

The master, in his capacity as such, has authority to enter into contracts on behalf of the reder relating to the conservation of the ship or the performance of the voyage and to make agreements for the carriage of goods on the voyage, or of passengers if the ship is intended for that purpose. He or she can also act as plaintiff in lawsuits relating to the ship.

The master of a fishing or catching vessel cannot without special authority enter into agreements regarding the supply to the ship of equipment exclusively connected with fishing or catching, such as nets, lines, bait, ice, salt and barrels. Nor can the master, if the ship's gross tonnage does not exceed 300 tonnage units/register tons, without special authority purchase fuel for the ship's engines for the account of the reder if the ship is in Norwegian territory.

If money is required for any purpose mentioned in the first paragraph and the instructions of the reder cannot be awaited, the master shall seek to raise the money in the most convenient way. He or she can then, according to the circumstances, raise loans or pledge or sell goods belonging to the reder and even, in case of necessity, pledge or sell cargo. Even if the transaction was unnecessary, the contract shall nevertheless be binding if the third party acted in good faith.

Section 138 Care of the Cargo, etc.

On behalf of the reder the master shall take care of the cargo and generally protect the interests of the cargo-owner. For this purpose he or she may without special authority enter into agreements and act as plaintiff in accordance with the provisions of Section 266, cf. Section 339.

Section 139 Obligations undertaken on behalf of the Reder or Cargo-owner

The master shall not personally be liable for obligations which he or she enters into in the capacity of master on behalf of the reder or cargo-owner.

Section 140 Liability for Damages

The master shall be liable to compensate any loss caused through fault or neglect in his or her service pursuant to the general law of torts, cf. Section 2-3 of Act Relating to Compensation in Certain Circumstances.

Section 141 Duty to Render Accounts

The master must render accounts whenever the reder so requests.

In the accounts the master shall credit the reder with any special remuneration received from any one with whom he or she has had dealings in the capacity of master.

Section 142 Repatriation of Seamen, etc.

It is the duty of the master to convey seamen, whose repatriation it is the Consul's responsibility to arrange, to their destination or to a port at which the ship calls on its voyage, but only in such numbers and on such conditions as the King shall determine. When not inconvenient, the master is bound without payment to carry the funeral urns of, and any personal belongings left by, seamen who when they died were Norwegian nationals or were resident in Norway.

Provided there are reciprocal arrangements, the King may extend these provision to apply also to foreign seamen (their urns and belongings) not covered by the first paragraph.

En ce qui concerne le journal de bord, citons les dispositions suivantes :

Section 471 Ship's Books

The King issues regulations relating to the keeping of ship's books (log books, maneuver books and the like) on board Norwegian ships, including on which ships and in which waters there shall be a duty to keep such books, and on the checking of the books.

Any person who can show a legal interest in ascertaining the contents of a ship's books and any scrap books which may have been kept, can demand to see them and to make excerpts. Unless ordered by the Maritime Directorate, this shall not, however, apply when the ship has been in collision with a foreign ship, if no similar access to the books of the foreign ship is given.

Every book and scrap book shall be retained for at least three years after the date of the last entry. If proceedings are instituted against the shipowner in connection with the operation of the ship during the

period covered by the book or scrap book, such book shall in any event be retained until the case has been finally decided.

As regards ship's books kept on board Danish, Finnish or Swedish ships, the provisions of the second paragraph apply correspondingly when the ship is in a Norwegian port. The same applies to ship's books kept on board other foreign ships unless the Maritime Directorate orders otherwise.

The provisions as to ship's books contained in the second and fourth paragraphs shall apply correspondingly to records made mechanically on board concerning the navigation of the ship or any other matter dealt with in the ship's books. The same shall apply to the provisions of the third paragraph unless the Maritime Directorate orders otherwise.

Le code prévoit aussi en ce qui concerne les procédures d'enquête officielles :

Section 480 Disclosure of Ship's Books

At a maritime inquiry the ship's books shall be submitted to the Court. The same shall apply to any scrap books that may have been kept for the ship's books. The original books shall be compared with the scrap books and with the transcript which has been submitted.

Le régime norvégien se distingue, lui aussi, par le fait qu'il donne une description très actuelle et concise du statut du capitaine, évitant toute casuistique compliquée. Signalons aussi les dispositions intéressantes au sujet du pouvoir de représentation contractuelle et judiciaire, et de la responsabilité de l'armateur pour des mesures prises dans l'intérêt des propriétaires de la cargaison. Par armateur, on entend en l'occurrence l'affréteur coque nue⁴⁷⁸. Signalons aussi le régime particulier de DIP relatif aux journaux de bord.

5.167. La *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* du 23 septembre 1953 est un autre exemple type d'un régime légal systématisé et adapté à la pratique actuelle, dont le contenu se limite aux principes et évite les écueils d'une approche casuistique telle qu'elle existe dans la Loi maritime belge.

Le deuxième chapitre du troisième titre intitulé « De l'exercice de la navigation » a trait au capitaine et dispose :

Art. 51. Exercice du commandement

1 Le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au capitaine désigné par l'armateur.

2 Sauf les démarches nécessaires ou usuelles dans les ports d'escale, le capitaine doit se trouver à bord et exercer personnellement le commandement pendant toute la durée du voyage.

3 Lorsque le capitaine quitte le navire ou se trouve empêché de remplir ses fonctions, le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au membre du personnel de pont le plus ancien dans le grade le plus élevé.

4 Quiconque exerce effectivement le commandement à bord a de plein droit les obligations et les responsabilités civiles et pénales du capitaine.

Art. 52. Conduite nautique du navire

1 Le capitaine répond seul de la conduite du navire.

2 Il conduit le navire selon les règles de l'art nautique et en se conformant aux accords internationaux, aux usages généralement reconnus en matière de navigation maritime et aux règles édictées par les Etats dans les eaux territoriales desquels le navire se trouve.

⁴⁷⁸ La traduction anglaise fournie par le Nordisk Institut for Sjørett contient le commentaire suivant :

Throughout the translation, the Norwegian term "reder" has been used when the original utilises this term or the term »rederi. « There is no equivalent English term. The "reder" is the person (or company) that runs the vessel for his or her own account, typically the owner or the demise charterer. Time charterers and voyage charterers are not considered "reders" ».

3 Le capitaine doit maintenir le navire en bon état de navigabilité; il pourvoit à ce que son armement, son équipement et son approvisionnement restent suffisants pendant toute la durée du voyage.

Art. 53. Sécurité du voyage

1 Le capitaine prend, selon les usages, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'équipage, des passagers ainsi que des ayants droit à la cargaison. Il procède à un arrimage conforme aux usages maritimes.

2 En cas de nécessité, le capitaine procède à tous actes immédiatement indispensables à la sauvegarde de la vie humaine, du navire ou de la cargaison. Néanmoins, il doit, pour peu que les circonstances le permettent, se concerter avec l'armateur avant de prendre une mesure de caractère exceptionnel.

Art. 54. Discipline de bord et engagement de l'équipage

1 Le capitaine a sur toute personne se trouvant à bord du navire l'autorité que lui confèrent les règles et usages généralement reconnus en droit maritime. Il répond de l'ordre à bord et exerce le pouvoir disciplinaire.

2 Le capitaine engage lui-même l'équipage de son navire en tant que l'armateur ne s'est pas réservé cet engagement. Si les effectifs du personnel de pont ou des machines tombent au-dessous du chiffre normal, il est tenu d'engager le plus rapidement possible les remplaçants nécessaires.

Art. 55. Pouvoirs de représentation

1 Le capitaine est le représentant légal de l'armateur. La limitation de ses pouvoirs de représentation est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi. Toutefois, le capitaine ne peut en aucun cas ni aliéner ni hypothéquer le navire.

2 Dans l'exercice de ses fonctions commerciales, le capitaine doit s'en tenir aux instructions de l'armateur. Il doit, conformément aux usages, le renseigner sur tout ce qui concerne le navire et la cargaison.

3 Tout litige survenant à propos du navire doit être, le plus rapidement possible, signalé par le capitaine à l'armateur. En pareil cas, le capitaine représente l'armateur en justice, tant en demandant qu'en défendant, aussi longtemps que l'armateur n'intervient pas par le moyen de quelque autre représentant dûment habilité.

Art. 56. Tâches de droit civil

1 Le capitaine constate, dans le livre de bord, dans la forme authentique, les naissances et les décès survenus à bord du navire et remet un extrait de ce livre au prochain consulat de Suisse. Ce dernier est chargé de transmettre l'extrait à l'Office suisse de la navigation maritime, à l'intention du Service fédéral de l'état civil.²

2 Les naissances et décès survenus à bord d'un navire suisse doivent être inscrits, s'il s'agit de citoyens suisses, au registre des naissances et des décès du lieu d'origine et, s'il s'agit d'étrangers et que l'événement ne soit pas établi par un acte d'état civil à l'étranger, dans les registres du canton de Bâle-Ville.

3 Si une personne meurt à bord d'un navire suisse, le capitaine doit prendre sous sa garde, après les avoir inventoriés avec le concours d'un autre membre de l'équipage, les objets qui ont appartenu au défunt ainsi que les testaments qui peuvent exister et les remettre au prochain consulat de Suisse.

Art. 57. Compétence en cas de délits

1 Si un délit a été commis à bord, le capitaine a les attributions d'un juge d'instruction; il mène l'instruction préparatoire jusqu'à l'arrivée de l'autorité compétente.

2 A cet effet, il entreprend les actes d'enquêtes qui ne supportent aucun retard, fait, au besoin, arrêter provisoirement les suspects, fouiller les passagers et les marins et séquestrer les objets qui peuvent servir de preuve. Sont applicables par analogie les art. 62 à 65, 69 et 74 à 85 de la loi fédérale du 15 juin 1934 sur la procédure pénale¹.

3 Le capitaine établit un rapport sur les actes d'enquête auxquels il a procédé et sur le résultat de ses recherches. Il tient ce rapport avec le procès-verbal d'audition des témoins et les pièces à conviction à la

disposizione delle autorità competenti e porta questi fatti e documenti alla conoscenza del Ministero pubblico del cantone di Basile-Ville ainsi que du prochain consulat de Suisse.

4 Le Conseil fédéral peut toutefois prescrire des règles spéciales pour cette procédure.

Art. 58. Papiers de bord

1 Le capitaine est responsable de la présence à bord des documents concernant le navire, l'équipage, les passagers et la cargaison. Il veille notamment à la tenue du livre de bord et du journal des machines.

2 Les événements de caractère nautique et météorologique, ainsi que tout fait intéressant le voyage, seront consignés dans le livre de bord, chronologiquement et avec l'indication exacte du moment où ils se sont produits et où se fait l'inscription. Sauf circonstances exceptionnelles, les inscriptions doivent se faire jour après jour. L'officier chargé des inscriptions en atteste l'exactitude sous sa signature; elles sont vérifiées et contresignées par le capitaine.

3 Quiconque établit qu'il y a un intérêt légitime peut obtenir, par l'entremise de l'Office suisse de la navigation maritime et contre paiement des frais, un extrait du livre de bord et la copie des procès-verbaux, rapports et autres documents établis par le capitaine ou par ses subordonnés.

Art. 59. Relations avec les consulats

1 S'il y a un consulat de Suisse dans le port où le navire fait escale ou achève le voyage, le capitaine lui annonce l'arrivée du navire et le prévient à temps de son départ.

2 Jusqu'à ce départ, le capitaine doit tenir à la disposition du consulat les papiers de bord.

3 Le consulat est autorisé, sur requête du capitaine, à demander à l'autorité compétente, au nom de la Confédération, d'un Etat étranger (sic).

Le statut de l'équipage fait l'objet du Titre IV « De l'équipage » (art. 60-86). Ces articles règlent aussi bien les aspects relevant du droit public et de la sécurité sociale que du droit relatif au contrat de travail maritime.

5.168. Comme indiqué précédemment, le *Codice della Navigazione* italien contient une disposition qui accorde au capitaine le pouvoir de célébrer des mariages en cas de danger de mort :

Articolo 204 - Matrimonio in imminente pericolo di vita.

Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 101 del codice civile.

Le code aborde aussi la question du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine :

Articolo 309 - Poteri processuali del comandante.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, fare eseguire notificazioni al comandante, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'articolo 306.

L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio del comandante.

5.169. Le code de commerce chilien contient entre autres les dispositions suivantes relatives au pouvoir de représentation du capitaine :

Art. 907.

El capitán es representante legal del propietario de la nave o del armador, en su caso, y como tal los representa en juicio activa y pasivamente. Lo anterior es sin perjuicio de la representación que corresponda al agente de naves que la atiende. Además de factor del naviero, es representante de los cargadores para los efectos de la conservación de la carga y resultado de la expedición.

Art. 914.

Son obligaciones del capitán, entre otras, sea que las cumpla personalmente o por miembros de la dotación o personal en tierra bajo su potestad, las siguientes:

[...]

8 Celebrar, con la autorización del armador o de su agente, contratos de fletamento o de transporte de mercancías. Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje, podrá realizarlos por sí solo;

9 Representar judicialmente al armador en caso de ausencia de éste o de su agente, para preservar sus derechos y ejercer las acciones que competan a la nave y a la expedición;

[...]

11. Protestar por los accidentes o daños que sufran la nave o la carga, o de cualquier hecho que pueda comprometer su responsabilidad, la de la nave, la de sus armadores y propietarios o de la expedición en su conjunto.

Art. 915.

El capitán tiene en representación del transportador, la custodia de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y está obligado a cuidar de su apropiada manipulación en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su adecuada entrega en el puerto de destino.

Todo lo anterior en los términos que prescriben otras disposiciones de este Libro y sin perjuicio de las normas que sobre limitación de responsabilidad del porteador se contienen en el mismo.

Art. 916.

Si durante el curso del viaje y en puerto donde no exista mandatario del armador, se hacen necesarias reparaciones o compra de pertrechos y las circunstancias o la distancia del domicilio del armador no permiten pedir instrucciones, el capitán podrá realizar los referidos actos, dejando constancia de ello en el libro bitácora.

5.170. En Espagne, le capitaine est actuellement aussi considéré comme un travailleur⁴⁷⁹. Dans un pays comme l'Afrique du Sud, le capitaine bénéficie d'un statut *sui generis*⁴⁸⁰.

5.171. Le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine et/ou la possibilité de signifier à bord figure également dans les régimes légaux de Hong Kong, d'Autriche, de la Serbie, du Monténégro et de la Slovénie.

5.172. L'on trouve des dispositions sur la célébration de mariages en mer dans notamment le *Marriage Act* de Malte (art. 16) et dans le *Births, Deaths, and Marriages Registration Act* des îles Marshall (§§ 429 et s.). A noter le régime récent très élaboré des Bermudes, dits *Maritime Marriage Act 1999*. Il existe apparemment aussi un tel régime aux États-Unis⁴⁸¹ et au Japon.

⁴⁷⁹ Alcántara, J.M. et Romero Escudero, M., « Spain », in IEL Transport Law (Feb. 1998), 67, n° 104.

⁴⁸⁰ Hare, 198-202.

⁴⁸¹ Voy. § 700.716 CFR (Code of Federal Regulations, Title 32, Subtitle A, Chapter VI, Subchapter A, Part 700, Subpart G, Rule 716).

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

5.173. On a noté, lors de la première consultation au sujet du Livre vert, une entente généralisée quant à l'opportunité de donner, dans le code, une nouvelle description de la fonction de capitaine dans le code. Les CdA-A, URAB, ABDM et DAB Vloot se sont tous prononcés dans ce sens. L'ARMB-CRMB-LMB ont estimé qu'il convient de tenir compte, lors de la rédaction du nouveau code, du fait que la fonction et la position du capitaine et plus particulièrement des moyens de communication évoluent constamment, ce qui fait que le capitaine travaille de plus en plus souvent en équipe (se composant de l'armateur, de l'affrètement, des autorités portuaires et de la cargaison) au lieu d'être seul à décider. Ceci implique que les responsabilités du capitaine sont partagées ou qu'elles peuvent changer. L'automatisation permettra de partager avec d'autres la surveillance exercée par le capitaine (et son équipage) sur l'exploitation du navire (ex. remote sensing, tracking, exécution de tâches administratives à terre). Il y a lieu aussi de prendre en compte l'importance croissante des règles de sécurité à bord et de la navigation, de la protection de l'environnement et de l'environnement de travail multiculturel qui, outre les chances offertes, entraîne des restrictions et demande donc une attention particulière de la part du capitaine. L'ARMB-CRMB-LMB ont reconnu que la fonction et le pouvoir de représentation du capitaine doivent de nouveau être décrits dans la loi.

Ces avis correspondent tout à fait à la critique formulée ci-dessus au sujet du régime légal actuel.

5.174. L'insertion, suggérée dans le Livre vert, de reprendre des règles supplétives spécifiques dans le Code belge de la Navigation au sujet de la fonction d'autres hommes d'équipage, tels les officiers de pont et mécaniciens, a été soutenue par l'ABDM, mais rejeté par l'URAB et DAB Vloot compte tenu de l'existence de la Convention STCW, du code ISM et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, et du besoin d'accorder un maximum de liberté.

5.175. La question posée dans le Livre vert quant aux aspects de DIP et au caractère impératif des nouveaux régimes légaux n'a été abordée que très sommairement lors de la première consultation. L'ABDM s'est prononcée en faveur d'un statu quo et l'URAB était d'avis que seules les dispositions relatives aux fonctions légales devaient revêtir un caractère obligatoire.

5.176. En ce qui concerne le pouvoir de représentation de droit civil du capitaine, l'ABDM a reconnu le besoin d'un régime légal clair, tant pour ce qui est de la signification d'actes de procédure au capitaine que pour l'intervention active du capitaine en tant que représentant de l'armateur. L'ABDM estimait que la loi doit accorder un pouvoir de représentation générale au capitaine. D'autres n'ont pas été aussi explicites. La vision de l'ABDM rejoint la critique développée ci-dessus à ce sujet.

5.177. En complément au Livre vert, des particuliers ont signalé l'absence d'un statut légal des commandants de navires de plaisance exploités à des fins commerciales, ainsi que l'hypothèse qu'un capitaine agit comme indépendant (visant probablement le capitaine-propriétaire). Ci-dessous, il sera tenu compte de ces deux remarques.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

5.178. Inutile de préciser que le modernisation des dispositions reprises dans la Loi maritime au sujet du capitaine profitera à diverses parties intéressées.

La modernisation profitera en premier lieu à la marine marchande belge et aux capitaines qu'elle occupe et qui fonctionnent en ce moment dans un cadre légal devenu obsolète et totalement dépassé par les lois de la plupart des autres États du pavillon. Une modernisation pourrait non seulement rétablir la sécurité juridique, mais aussi réduire les frais administratifs. Une plus grande adéquation entre le droit maritime et le droit du travail applicable profitera aussi bien aux employeurs qu'aux travailleurs. Et l'actualisation de la loi peut aussi contribuer à l'attractivité des professions et formations maritimes.

La révision du statut légal du capitaine profitera secundo à la pratique du droit maritime. Les magistrats pourront ainsi être dispensés de formalités absurdes relativement au registre et au rapport. Un régime clair au sujet du pouvoir de représentation du capitaine sera utile tant pour les armements que pour les parties agissant contre eux, tels les avocats.

L'instauration d'un régime légal du statut des commandants, autres que le capitaine, est tertio importante pour les exploitants des navires n'appartenant pas à la marine marchande, tels les bateaux de navigation intérieure, les navires de plaisance et les navires publics. L'insertion de dispositions à ce sujet servirait la sécurité juridique générale et augmenterait l'attrait de l'exploitation de tels navires.

Disons donc, pour conclure, que l'actualisation des dispositions de la Loi maritime au sujet du capitaine et du commandant sert en principe les intérêts de l'ensemble du cluster de la navigation.

5.179. Le nouveau régime légal des tâches et pouvoirs du capitaine doit être en adéquation avec la réalité actuelle du secteur de la navigation.

5.180. Disons pour commencer qu'il doit être énoncé clairement que le capitaine est actuellement essentiellement un travailleur salarié.

5.181. Les dispositions de la Loi maritime au sujet du capitaine sont obsolètes et attachent beaucoup trop d'importance à la casuistique et au formalisme. Le législateur devra se contenter, à l'instar des autres pays, d'énoncer des principes généraux. Le pouvoir de représentation du capitaine doit être maintenu, certes, mais il doit être décrit de manière abstraite ; dans la pratique, il ne sera généralement appliqué qu'en cas d'extrême urgence. Le critère de la localisation géographique du capitaine et du propriétaire du navire n'est pas approprié.

5.182. Force est en outre de constater, en ce qui concerne la teneur des dispositions à reprendre que, même après l'arrêt de cassation du 14 janvier 2005⁴⁸², qui n'a apparemment jamais suscité des critiques négatives, qu'un régime légal clair s'impose, tant en ce qui concerne le pouvoir de représentation du capitaine qu'en ce qui concerne les significations à bord et ce, pour cinq raisons.

Disons tout d'abord que, comme nous l'avons déjà signalé, les questions abordées sont très importantes dans la pratique du droit maritime. La sécurité juridique est essentielle pour les praticiens du droit maritime et ne peut être assurée qu'en instaurant avec un régime légal clair.

Secundo, il importe que le législateur fournisse quelques précisions concernant différents aspects non régis par une loi ou qui sont sujets à controverse dans la doctrine. Comme indiqué précédemment⁴⁸³, l'insécurité juridique règne quant à la portée du pouvoir de représentation judiciaire (limitée ou non aux questions pour lesquelles le capitaine a le pouvoir de contracter;

⁴⁸² Voy. *supra*, n° 5.88.

⁴⁸³ Voy. *supra*, n° 5.92.

limitée ou non au voyage en question, à une action active ou passive en justice, pour le compte ou non du propriétaire du navire et/ou de l'affrètement et/ou d'autres parties intéressées), au sort du pouvoir de représentation à la fin du contrat d'emploi ou en cas de remplacement du capitaine, et à la possibilité de signifier des actes à d'autres personnes navigant à bord.

Tertio, force est de constater que dans un nombre croissant de pays, le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine est expressément confirmé dans une loi. A défaut d'une règle générale, la Belgique commence donc à être une exception internationale de plus en plus frappante. La tendance manifeste dans un certain nombre de pays, comme l'Allemagne et la France, à limiter le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, ne doit cependant pas être suivie pour autant.

Quarto, un régime légal s'impose vu que L'Ébauche du Code belge de la Navigation reprend aujourd'hui aussi un régime concernant le pouvoir de représentation judiciaire de l'agent maritime⁴⁸⁴. Une délimitation des pouvoirs de représentation respectifs de l'agent et du capitaine est dès lors indispensable.

Quinto, l'instauration d'un régime légal est, comme nous avons pu le voir, soutenu par les praticiens du droit maritime⁴⁸⁵. Et la doctrine de signaler qu'un large pouvoir de représentation judiciaire, y compris les possibilités de signification, joue dans l'intérêt de toutes les parties : l'armateur a intérêt à ce que ses capitaines soient investis de pouvoirs étendus afin de pouvoir au besoin agir eux-mêmes en justice, et les parties au contrat aussi bien que les personnes lésées ont également intérêt à ce qu'il y ait un régime général concernant le pouvoir du capitaine qui évite de devoir perdre du temps à savoir jusqu'où va son mandat individuel et qui permet donc finalement de rétablir la confiance commerciale et la crédibilité des fournisseurs⁴⁸⁶. L'on peut donc en conclure qu'un régime légal étendu du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, y compris la possibilité de signifier, est indiquée au plus haut point.

Sexto, un ancrage et un précision dans la loi du régime plus large et sans conteste plus pragmatique de DIP préconisé par la Cour de Cassation dans son arrêt du 14 janvier 2005⁴⁸⁷ est plus qu'indiqué. Comme nous l'avons vu précédemment, la Cour a confirmé que le capitaine, quelle que soit la nationalité de l'armement ou du navire et donc quel que soit le droit des sociétés et/ maritime étranger de l'État du pavillon, est réputé être le représentant légal de l'armement pour les actions en justice relatives au navire, qu'il a le pouvoir de représenter l'armement dans tous les litiges se rapportant au navire et qu'il peut en cette qualité intenter des actions et recevoir des significations. Selon la Cour, tout cela est inhérent au régime d'une procédure en Belgique, qui est toujours régie par le droit belge. Il y a donc moyen de prévoir dans le Code belge de la Navigation une règle procédurale explicite au sujet du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine et de la signification d'actes de procédure au capitaine, applicable à la procédure en Belgique, quelle que soit la nationalité du propriétaire du navire, de l'armateur, du capitaine ou du navire. Rien n'empêche non plus de reprendre dans le code, par analogie avec les régimes maritimes étranger, une règle générale concernant le pouvoir de représentation judiciaire des capitaines de navires belges à l'étranger. La première règle facilite la procédure dans des ports belges et sert donc les intérêts des prestataires de services locaux ainsi que ceux des praticiens du droit maritime, et soutient en même temps le cluster maritime belge, en ce compris le cluster du droit de la navigation. La deuxième règle sert les intérêts de la marine marchande belge. Il

⁴⁸⁴ Voy. Livre Bleu 7.

⁴⁸⁵ Voy. *supra*, n° 5.176.

⁴⁸⁶ Voy. dans ce sens Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), 411-412, n°s 5-6.

⁴⁸⁷ Voy. encore *supra*, n° 5.91.

convient cependant de tenir compte du fait que les procédures à l'étranger seront en principe régies par le *lex fori*. L'intérêt des régimes des États du pavillon doit dès lors être relativisé.

La possibilité de recevoir des significations devrait suffire pour les bateliers ; un pouvoir de représentation en justice est inutile.

5.183. Il convient ensuite de conclure de l'analyse précitée⁴⁸⁸ que le règlement de quelques-unes des questions abordées relève de la codification du droit maritime public à élaborer. Ceci est par exemple le cas de l'obligation de tenir des registres, y compris l'officialisation préalable, des mentions obligatoires et du temps de conservation⁴⁸⁹.

5.184. En ce qui concerne le rapport, force est de conclure, à la lumière de la critique formulée au sujet du droit en vigueur⁴⁹⁰, que subsiste uniquement dans le Code belge de la Navigation le besoin de confirmer la possibilité – et non pas l'obligation – pour le capitaine de remettre un rapport, que ce soit personnellement ou par l'entremise de l'agent maritime. Il convient de stipuler à ce propos que le rapport n'a qu'une force probante limitée. Une obligation de vérification judiciaire selon une procédure particulière n'est plus nécessaire. L'un et l'autre conformément à la tendance internationale.

5.185. Compte tenu de la fonction de salarié du capitaine accentuée ci-dessus⁴⁹¹, de l'opportunité d'une protection sociale telle que défendue par la doctrine⁴⁹², de la jurisprudence précitée et de l'opportunité d'élaborer un régime facile à manier, il est indiqué de confier tous les litiges entre l'armateur et le capitaine, qu'ils aient trait à l'exécution du contrat de travail ou aux pouvoirs commerciaux du capitaine, par principe aux tribunaux du travail et de confirmer cela expressément dans la loi.

L'idée de prévoir la possibilité pour le capitaine d'opter néanmoins de plein gré pour une citation devant tribunal de commerce ou un renvoi à celui-ci a été abandonnée. S'il est un fait incontestable que l'expertise maritime du tribunal de commerce peut contribuer à la résolution correcte d'un litige dans le domaine de la navigation – ayant par exemple trait à l'exercice par le capitaine de son pouvoir de représentation –, il est fort probable que les capitaines optent systématiquement dans la pratique pour l'approche des tribunaux de travail qui défendent les intérêts des travailleurs. Ajoutons à cela que le choix compliquerait le régime des pouvoirs et risquerait de ralentir la procédure. Sans oublier que le régime optionnel suggéré serait plutôt inhabituel dans une perspective procédurale plus large.

Le nouveau régime légal relatif aux pouvoirs de représentation judiciaire sera de préférence repris dans le Code judiciaire via la Loi d'introduction.

5.186. Il serait enfin bon d'écarter quelques-uns des régimes de la Loi maritime et/ou de lois maritimes étrangères de L'Ébauche du Code belge de la Navigation.

Ceci est surtout le cas quant à l'interdiction du capitaine de transporter des marchandises pour son compte personnel ou de demander une prime en cas d'arrivée à bon port des personnes

⁴⁸⁸ Voy. not. *supra*, n°s 5.103 en 5.105.

⁴⁸⁹ Comp. commentaire de l'§ 479 du projet allemand, comme *supra*, n° 5.146. En ce qui concerne la durée de conservation, comp. p.ex. l'art. 471 du code maritime norvégien.

⁴⁹⁰ Voy. not. *supra*, n°s 5.106 et s.

⁴⁹¹ Voy. *supra*, n° 5.72.

⁴⁹² Voy. Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2685-2686, n° 15.

intéressées à la cargaison⁴⁹³. Si ces pratiques étaient en effet jadis, par exemple à l'époque de la Compagnie d'Ostende, importantes dans le secteur de la navigation, elles ne sont plus de mise dans la marine marchande actuelle. La Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 (art. 15), la Loi contrat d'engagement pêche (art. 18) et une C.C.T. de la marine marchande⁴⁹⁴ prévoient cependant un régime spécifique. Des accords particuliers pourraient éventuellement être conclus dans ce cadre spécifique.

La tenue d'un conseil de navire ne doit pas non plus être réglée de manière formelle⁴⁹⁵. Ce qui n'empêche bien entendu pas le capitaine de prendre l'avis d'autres officiers ou de membres de l'équipage. On n'a pas besoin pour cela d'un régime légal.

Il conviendrait aussi d'abroger la règle selon laquelle le capitaine est tenu, dans certains cas et dans certaines eaux, d'être à bord et aux commandes de son navire⁴⁹⁶. Une telle prescription relèverait trop de la casuistique et pourrait donner lieu à des interprétations peu réalistes qui ne tiennent pas compte du rôle du second et du pilote ni de l'impossibilité, pour le capitaine, d'être toujours sur le pont lors de courts voyages entre des ports rapprochés. Il serait dès lors préférable de subsumer cette question sous la règle générale de l'art de la navigation qui, elle, est bel et bien reprise dans le code.

C'est pour cette raison aussi qu'on a intérêt à ne pas mentionner explicitement dans le code l'obligation d'avoir dans certains cas recours, même en dehors de toute obligation légale, aux services d'un pilote⁴⁹⁷, d'un service de remorquage ou d'autres prestataires de services. Ceci ne signifie bien entendu pas qu'une telle obligation puisse se présenter, compte tenu de circonstances concrètes.

Il ne faut pas non plus formuler une obligation expresse d'adapter le navire au transport maritime et de veiller au chargement et déchargement des marchandises⁴⁹⁸. Il y a trois bonnes raisons à cela. Premièrement, ces obligations reposent toujours sur le propriétaire du navire, l'armateur et/ou le transporteur. Les préjudiciés pourront s'adresser en premier lieu contre ces parties. Compte tenu de la limitation de la responsabilité personnelle du commandant, telle qu'elle existe déjà et est reprise plusieurs fois dans le Code belge de la Navigation et telle qu'elle correspond au droit commun du travail⁴⁹⁹, le fait de souligner à ce propos la responsabilité personnelle du capitaine ne fournirait aucune valeur ajoutée. Au contraire, souligner spécifiquement l'obligation personnelle du capitaine risquerait de prêter à confusion, compte tenu des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur⁵⁰⁰ et pourrait être une nouvelle source de polémique. Il convient deuxièmement de signaler, à l'instar des observateurs étrangers, qu'il serait illusoire de supposer, dans un texte de loi, que le capitaine contrôle personnellement toutes les questions techniques relatives à la gestion du navire et toutes les opérations de chargement et de déchargement⁵⁰¹. Il convient troisièmement de rappeler que les matières visées sont plus ou moins régies par des prescriptions de droit public, de sorte qu'il serait également inutile de stipuler une obligation générale de droit privé à charge du capitaine. L'option d'élaborer une disposition légale expresse ne modifie en rien la mission principale du capitaine de prendre à cœur lesdites questions. Il suffit cependant de confier de manière générale la gestion du navire au capitaine dans le texte du Code

⁴⁹³ Comp. not. art. 75 et 111 Loi maritime, art. 9 de la Loi n° 69-8 française et l'§ 543 et 544 du *HGB*.

⁴⁹⁴ Art. 1 C.C.T. Commission paritaire de la marine marchande du 8 mai 2003.

⁴⁹⁵ Voy. et comp. not. art. 84 Loi maritime, § 518 *HGB* et l'art. 351 *K*.

⁴⁹⁶ Voy. et comp. not l'art. 64 Loi maritime et l'art. 9 du Décret français n° 69-679.

⁴⁹⁷ Comp. art. 344 *K*.

⁴⁹⁸ Comp. not l'art. 131 du Code maritime norvégien et l'art. 52.3 de la Loi suisse du 23 septembre 1953.

⁴⁹⁹ Voy. commentaire à ce sujet au chapitre 4, *infra*, n°s 5.273 et s.

⁵⁰⁰ Voy. Livre Bleu 6.

⁵⁰¹ Voy. *supra*, n° 5.141.

Belge de la Navigation. Un tel contexte général devrait suffire pour apprécier le cas où le capitaine aurait personnellement et manifestement négligé l'aspect de la navigabilité.

La disposition dans la Loi maritime qui autorise le capitaine à former l'équipage du navire et à choisir les gens d'équipage⁵⁰² n'est elle non plus encore nécessaire. La formation de l'équipage est une question de droit public et l'engagement des gens d'équipage est régi par les lois sur les contrats de travail maritimes spécifiques applicables⁵⁰³. Comme annoncé précédemment⁵⁰⁴, d'autres règles relevant de la casuistique au sujet des pouvoirs du capitaine ne seront plus reprises.

Il ne faut en outre plus rattacher le chapitre ci-élaboré de l'Ébauche du Code belge de la Navigation au sujet du commandant aux dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine qui concernent en fait essentiellement la responsabilité du transporteur (not. les art. 59 et 66).

Enfin, il ne semblerait pas qu'il soit nécessaire de régler le statut de droit privé des autres officiers. La raison n'en est pas que ceci limiterait la liberté des armateurs puisque le Livre vert a toujours suggéré de se limiter à un régime de droit supplétif, mais que le fait que la critique précitée de la Loi maritime, en ce compris l'analyse des lois étrangères⁵⁰⁵, n'a pas fourni la preuve de l'opportunité d'un tel régime supplétif de droit privé. Il ne faut par ailleurs pas non plus prévoir, dans ce Chapitre du Code belge de la Navigation, un régime au sujet du remplacement du capitaine. Cette question relève du droit public et du droit du travail.

5.187. Les dispositions pénales précitées, qui sont greffées sur le Code disciplinaire et pénal⁵⁰⁶, seront adaptées dans la Loi d'introduction au Code belge de la Navigation.

E) CONCLUSION

5.188. Il ressort de l'étude des dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine que celles-ci sont entièrement dépassées par la pratique du secteur actuel de la navigation et par les lois étrangères, et qu'elles présentent en outre de nombreuses lacunes. Les dispositions sont surannées et mal structurées, elles ne donnent pas de qualification juridique claire de la position juridique du capitaine ni une description claire de ses pouvoirs ; elles ne règlent pas non plus ses pouvoirs de représentation judiciaire, elles ne fixent pas les pouvoirs de représentation judiciaire lors de litiges entre le capitaine et l'armateur ni un régime de DIP et ne règlent pas le statut des autres commandants en dehors du capitaine. Quant au régime archaïque relatif aux documents de bord et aux rapports, il est à peine applicable dans la pratique.

Une révision fondamentale du régime s'impose donc dans l'intérêt de toutes les personnes concernées, tant les armateurs que les commandants, les parties impliquées dans des procès maritimes et leurs conseils, ainsi que la magistrature.

5.189. Dans la partie de droit privé du Code belge de la Navigation, il faudra donc reprendre ce qui suit :

- un régime de DIP ;
- une qualification générale de la position juridique du commandant ;

⁵⁰² Voy. art. 60 Loi maritime.

⁵⁰³ Voy. et comp. art. 7 Loi contrat d'engagement pêcheur, art. 32 L Loi contrat d'engagement à bord de navires 2007 ; voy. aussi A.R. 27 avril 2008 fixant les modalités selon lesquelles le préposé de l'armateur justifie de sa qualité pour l'engagement de marins (M.B. 13 mai 2008).

⁵⁰⁴ Voy. *supra*, n° 5.181.

⁵⁰⁵ L'une des rares réglementations légales est l'art. 44-45 de la loi panaméenne relative au commerce maritime du 6 août 2008.

⁵⁰⁶ Voy. *supra*, n° 5.65.

- une description générale des tâches du capitaine et des autres commandants ;
- un régime relatif au pouvoir de représentation du capitaine ;
- un régime spécifique relatif au pouvoir de représentation judiciaire du capitaine et à la notification d'actes de procédure ;
- un régime de preuve des livres de bord ;
- un régime relatif à la remise de rapports ainsi que le régime de preuve afférent ;
- un régime de prescription approprié.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 5.1. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

5.190.

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre 1 – Notions

Article 5.1. Définitions

Dans ce Code, l'en entend par :

3° « commandant » : toute personne à qui le commandement du navire ou bateau a été confié ou qui exerce en fait le commandement ;

4° « capitaine » : le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêche ou pour la navigation de plaisance non-commerciale ou non-professionnelle ;

B) COMMENTAIRE

5.191. La définition de la notion « commandant » à l'article 5.1, 3° correspond à la conception générale habituelle qu'on se fait de la fonction du capitaine. Ainsi, le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime définit le capitaine comme « toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait » (art. 4) et la Loi Sécurité des navires comme « toute personne chargée du commandement d'un bâtiment ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace » (art. 1, 1°). La Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 donne une définition similaire du capitaine comme étant « toute personne à qui l'armateur confie le commandement du navire de mer ou qui assure effectivement ce commandement » (art. 28, 4°). Lors des travaux préparatoires de cette dernière loi, il est exposé que le fait d'assurer effectivement le commandement peut résulter de circonstances particulières survenant durant le voyage suite auxquelles le capitaine désigné ne peut plus exercer sa fonction (p.ex. en cas de décès durant le voyage) et est remplacé par l'officier qui le suit immédiatement

dans la hiérarchie⁵⁰⁷. Ce n'est pas parce qu'un autre homme d'équipage monte la garde qu'il est aussi commandant⁵⁰⁸. Un pilote ne peut pas non plus être considéré comme un commandant.

Pour être considéré comme un commandant, il n'est pas nécessaire que la personne soit investie d'une autorité judiciaire sanctionnée spécifiquement dans le domaine du droit public ou pénal ou du pouvoir d'exercer une contrainte.

Le terme alternatif néerlandais « bevelvoerder » n'a pas été employé car il n'est pas vraiment courant.

La notion « commandant » est quoi qu'il en soit une notion générique qui couvre non seulement le capitaine d'un navire de la marine marchande, mais par exemple aussi le batelier d'un bateau de navigation intérieure, d'un navire de pêche maritime ou d'un navire de plaisance. Au besoin, il conviendra aussi d'identifier un commandant à bord de péniches d'habitation ou du patrimoine navigant.

Signalons que le commandant, dans le sens de la définition proposée, n'est pas nécessairement lié par un contrat de travail (maritime) et qu'il n'est donc pas nécessairement un homme d'équipage au sens du 2°. Le commandant peut donc aussi être propriétaire ou copropriétaire du navire.

Les modalités de désignation et de remplacement de commandants ne doivent donc pas être reprises dans la partie droit privé du Code belge de la Navigation. Cette question relève plutôt de la codification du droit maritime public. L'obligation des propriétaires de navires ou des armateurs de désigner un commandant, ainsi que les conditions de formation, n'ont pas non plus leur place dans le régime de droit privé.

5.192. Une définition du « capitaine » est donnée au 4°. Dans le langage courant et selon la doctrine classique belge⁵⁰⁹ et française⁵¹⁰, un capitaine est le commandant d'un navire de mer. Le commandant de bateaux de pêche — même maritime — et de plaisance s'appelle « schipper »⁵¹¹ en néerlandais, « patron » ou « skipper » en français. Les bateaux de navigation intérieure n'ont guère de capitaine. La distinction s'impose du fait que l'Ébauche du Code belge de la Navigation attribue des pouvoirs légaux au capitaine (cf. de manière générale l'art. 5.8, § 2). Le capitaine n'est pas non plus nécessairement un homme d'équipage lié par un contrat de travail (maritime).

⁵⁰⁷ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 35.

⁵⁰⁸ *Comp. Gand*, 6 juin 1961, *RW* 1961-62, 1151.

⁵⁰⁹ *Voy. not. Smeesters-Winkelmolen I*, 263, n° 167.

⁵¹⁰ *Voy. not. Ripert I*, 700, n° 805.

⁵¹¹ *Comp. aussi Section 313 (1) du Merchant Shipping Act 1995* anglais, où la notion de « master » est définie comme suit « *every person (except a pilot) having command or charge of a ship and, in relation to a fishing vessel, [...] the skipper.* » *Comp. aussi 46 USCA § 10101 et Cartner-Fiske-Leiter*, 3-4 et 86.

A) TEXTE DE LOI

5.193.

TITRE 4 – LES HOMMES D’ÉQUIPAGE

Chapitre 2 – Les commandants

Article 5.4. Application internationale

§ 1. Les dispositions du présent Chapitre sont applicables à tous les commandants de bâtiments belges.

§ 2. Les articles 5.10, 5.12, 5.13 et 5.14 sont d’application aux procédures en Belgique.

§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires étrangers et la question de savoir s’ils peuvent engager le propriétaire du navire, l’armateur ou l’utilisateur du navire à l’égard de tiers, sont régis par :

1° le droit de l’État de l’enregistrement d’affrètement coque nue au moment où le commandant accomplit l’acte ;

2° à défaut d’enregistrement d’affrètement coque nue, par le droit de l’État où le navire est enregistré ou immatriculé au moment où le commandant accomplit l’acte ;

3° à défaut d’enregistrement ou d’immatriculation, par le droit de l’État où se trouve, au moment où le commandant accomplit l’acte, le port d’attache du navire ;

4° à défaut d’un port d’attache, par le droit de l’État où le navire est utilisé habituellement ou, si cet État ne peut être déterminé, par le droit de l’État où le navire se trouve au moment où le commandant accomplit l’acte.

Au cas où aucun engagement du propriétaire du navire, de l’armateur ou de l’utilisateur du navire à l’égard de tiers ne suivrait après application du premier alinéa, il sera fait application, au cas où cela entraînerait un engagement, du droit de l’État dans les eaux desquelles se trouvait le navire au moment de la livraison du bien ou de la prestation de service.

B) COMMENTAIRE

5.194. La disposition proposée introduit clairement un régime de DIP fondé sur trois principes :

- l’application de ce Chapitre aux commandants de tous les navires belges (§ 1) ;

- s’alignant sur la jurisprudence de la Cour de Cassation en vigueur⁵¹², l’application du droit de procédure belge en ce qui concerne le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, les significations faites à bord et les autres actes de procédure devant les tribunaux belges, comme le dépôt du rapport devant des tribunaux belges (§ 2) ;

- s’alignant sur les principes classiques du droit maritime⁵¹³, l’application du droit de l’État du pavillon étranger aux commandants de navires étrangers et, alternativement, l’application du droit du lieu où les marchandises ont été livrées ou les services ont été fournis au navire (§ 3).

⁵¹² Voy. not. *supra*, n°s 5.88 en 5.91.

⁵¹³ Voy. not. *supra*, n° 5.131.

Dans la mesure où le pouvoir de représentation du capitaine est régi par le Règlement Rome I, les règles que celui-ci contient sont d'application. Il est difficile de dire quand le cas se présente et à quoi cela mène. Il se pourrait que le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine soit considéré comme une question non-contractuelle ne tombant pas dans le champ d'application du Règlement Rome I⁵¹⁴.

La question de savoir si le capitaine peut engager le principal ne tombe de toute façon pas sous le Règlement Rome I (art. 1.2, g)). Le renvoi proposé au § 3, premier alinéa accorde la priorité au droit du pavillon (en différentes sous-variantes). Notons à ce propos que, lorsque le juge ne peut pas établir le contenu du droit étranger, il peut requérir la collaboration des parties. Lorsqu'il est manifestement impossible d'établir le contenu du droit étranger en temps utile, il est fait application du droit belge (art. 15, § 2 CDIP).

Lorsque l'application de la loi de l'État du pavillon n'engage pas le principal, il sera fait application, en vertu du deuxième alinéa du § 3 – au cas où cela l'engagerait – du droit de l'État dans les eaux duquel le navire se trouvait au moment de la livraison des marchandises ou du service. Soit, dans la pratique, le droit belge en cas de livraison de biens et de services à des navires étrangers dans des ports belges. Un tel régime s'aligne sur le droit commun international privé en matière de représentation et a été recommandé dans la littérature de droit maritime récente⁵¹⁵. Elle s'avère être une solution favorable pour les entreprises actives dans des ports belges.

Les pouvoirs des commandants de navires étrangers qui relèvent exclusivement du droit public sont en principe régis par le droit de l'État du pavillon.

B.3. ARTICLE 5.5. AUTRES LOIS

A) TEXTE DE LOI

5.195.

Article 5.5. Les autres régimes légaux

§ 1. Le régime légal applicable au contrat de travail maritime ou fluvial du commandant est défini conformément à l'article 5.3.

§ 2. L'article 108 du Code du droit international privé n'est pas applicable à la représentation par le commandant.

§ 3. Les dispositions du Code civil relatives à la gestion d'affaires ne sont pas applicables aux actes que le commandant lié par un contrat de travail maritime ou fluvial accomplit conformément à l'article 5.8, § 1, 3^o.

§ 4. Les dispositions du Code civil relatives au mandat ne sont pas applicables à la représentation par le capitaine visée à l'article 5.8, § 2, 1^o.

⁵¹⁴ Voy. encore *supra*, n° 5.131.

⁵¹⁵ Voy. encore *supra*, n° 5.131.

B) COMMENTAIRE

5.196. Conformément à l'objectif général d'apporter plus de clarté au sujet de la relation entre le Code belge de la Navigation et les autres régimes légaux⁵¹⁶, la disposition proposée ici dit expressément quelle loi doit ou non être appliquée à côté du Code belge de la Navigation.

5.197. En ce qui concerne la législation applicable au contrat de travail maritime, le § 1 réfère à l'article 5.3 commenté ci-dessus.

5.198. Au § 2, il est dit clairement que la représentation par le commandant n'est pas régie par l'article 108 CDIP. Une règle de renvoi alternative est reprise à l'article 5.4, § 3.

5.199. Le § 3 dispose que les actes accomplis par un commandant (lié par un contrat de travail) afin de défendre les intérêts de tiers ne sont *pas* régis par les dispositions du Code civil relatives à la gestion d'affaires (art. 1371-1375). Cette option va à l'encontre de celle de la législation actuelle française, qui n'a toutefois jamais enthousiasmé la doctrine⁵¹⁷. L'application des règles relatives à la gestion d'affaires serait difficilement conciliable avec la règle selon laquelle le commandant ne défendrait, à la suite de l'article 5.8. proposé ci-après, pas de son plein gré les intérêts de tiers, mais en vertu d'une obligation légale. Ajoutons à cela que tous les actes *juridiques* posés par le capitaine sont quoi qu'il en soit imputés, en vertu de l'article 5.9, § 3 commenté ci-après, au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire.

5.200. Les dispositions du Code civil relatives au mandat ne sont en principe pas non plus applicables (§ 4).

Disons tout d'abord que les praticiens du droit maritime rechignent traditionnellement à appliquer les dispositions du Code civil relatives au mandat, au motif que le capitaine est un travailleur salarié et qu'il exerce une tâche qui est définie par la loi⁵¹⁸. A cela s'ajoute que les articles proposés ci-après 5.8, 5.9 et 5.10 relatifs au pouvoir de représentation du capitaine, sont déjà en soi suffisamment élaborés et que l'application des articles du Code civil relatifs au mandat n'apporteraient qu'une infime, voire aucune plus-value. Au cas où les règles proposées s'avèreraient insuffisantes dans un cas déterminé, il y a lieu de privilégier les principes et usages généraux dans le secteur maritime⁵¹⁹ et éventuellement les principes généraux en matière de représentation, plutôt que les dispositions spécifiques du Code civil relatives au mandat.

B.4. ARTICLE 5.6. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

5.201.

Article 5.6. Des clauses dérogatoires

§ 1. Sont nulles, les clauses figurant dans un contrat de travail maritime ou fluvial ou un autre contrat qui :

1° dispensent le commandant d'une ou de plusieurs tâches reprises à l'article 5.8 ;

⁵¹⁶ Voy. Livre Bleu 1, 145-146, n° 1.168.

⁵¹⁷ Voy. *supra*, n° 5.142.

⁵¹⁸ Voy. *supra*, n° 5.72.

⁵¹⁹ Voy. Livre Bleu 2.

2° annulent ou limitent les pouvoirs de représentation du commandant visés aux articles 5.8, 5.9 et 5.10 ;

3° annulent ou limitent les pouvoirs attribués par d'autres lois ou arrêtés au commandant.

§ 2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux :

1° clauses convenues par l'employeur et le commandant déterminant les tâches de ce dernier relatives à la défense des intérêts du propriétaire du bâtiment ou de l'armateur ou qui visent à annuler ou à réduire le pouvoir du capitaine de se voir confier des mandats conformément à l'article 5.9, § 1, 4° et § 7 d'un utilisateur de bâtiment, d'une personne intéressée à la cargaison ou d'une personne à bord ;

2° conventions conclues valablement par le propriétaire du bâtiment, l'armateur ou l'utilisateur du bâtiment déterminant les tâches du commandant quant à la défense des intérêts de la cargaison ;

3° les contrats d'affrètement déterminant la relation juridique entre le commandant et les différentes parties au contrat.

Les conventions visées au premier alinéa sous 2° et 3° ne sont opposables au commandant qu'à partir du moment où elles lui ont été communiquées.

B) COMMENTAIRE

5.202. La disposition proposée au § 1 réduit la liberté de l'employeur de limiter les missions légales du commandant.

La règle proposée confirme en fait la vision toujours actuelle, bien qu'exprimée dans des termes relativement forts, de Ripert au sujet de l'indépendance du capitaine :

Ce représentant ne peut être assimilé à aucun de ceux que le droit civil ou le droit commercial nous présente. Il ressemble à un fonctionnaire. Un arrêt est allé jusqu'à dire qu' « il exerce dans un intérêt public, en vertu d'une délégation qu'il tient de la loi, une partie de l'autorité publique ».

Sans doute, il doit prendre les ordres de l'armateur, mais non comme un employé prend les ordres de son patron ou un mandataire de son mandant. Il jouit dans l'exécution de sa mission d'une indépendance absolue. Il peut résister aux ordres de l'armateur qui lui ordonnerait une manœuvre périlleuse. Il ne peut résigner ses pouvoirs techniques dans le contrat d'engagement et la clause qui lui enlèverait une partie de ses pouvoirs serait frappée de nullité. Il a le droit au cas de nécessité de passer des actes juridiques malgré la défense de l'armateur⁵²⁰.

Cette vision est confirmée dans d'autres pays que la France. Ainsi, l'auteur néerlandais Cleveringa soulignait que l'armateur ne peut dispenser le capitaine de ses obligations légales relativement aux documents de bord⁵²¹. Et d'ajouter que l'armateur ne peut jamais porter atteinte au pouvoir du capitaine en sa qualité de *commandant*⁵²². Une phrase similaire a à juste titre été écrite en Belgique, bien qu'on ait attiré en même temps l'attention sur le fait que l'autonomie du capitaine s'en trouve en fait réduite⁵²³.

Concrètement, le § 1 proposé tend à sauvegarder l'essentiel des tâches du capitaine et du commandant décrites à l'article 5.8 et le pouvoir de représentation du capitaine visé aux articles

⁵²⁰ Ripert I, 704, n° 809.

⁵²¹ Cleveringa, 283.

⁵²² Cleveringa, 296. La confirmation reprise à l'art. 8:262.1 *NBW* que le pouvoir légal « *wettelijke bevoegdheid* » du capitaine peut être réduit pose problème dans la mesure où elle suggère qu'on peut aussi réduire les pouvoirs qui touchent à l'ordre public. Ce texte de loi ne doit donc pas d'être suivi.

⁵²³ Voy. *supra*, n° 5.75.

5.8, 5.9 en 5.10. Aujourd'hui, il s'agit de pouvoirs fortement réduits, mais toujours essentiels, à maintenir dans l'intérêt public et touchant même à l'ordre public, indépendamment des accords éventuels que l'employeur et le capitaine pourraient conclure au sujet des fonctions dites commerciales de ce dernier.

5.203. Le principe énoncé au § 1 est placé dans une perspective correcte au § 2, notamment là où il a trait à la relation interne entre le capitaine et l'armateur, ou aux intérêts commerciaux des propriétaires des cargaisons⁵²⁴. On peut adopter, à l'instar des Pays-Bas⁵²⁵, la théorie selon laquelle les pouvoirs de défense des intérêts du capitaine relatifs à la cargaison peuvent être adaptés contractuellement. Une enquête auprès de l'URAB nous a appris que cela ne se fait pas en Belgique. La possibilité offerte nous semble dès lors relativement théorique.

5.204. La disposition proposée n'empêche cependant pas l'extension des pouvoirs du capitaine. Nous faisons à ce propos référence à l'article 5.9, § 1, 4^o, § 5 en § 7.

B.5. ARTICLE 5.7. POSITION JURIDIQUE

A) TEXTE DE LOI

5.205.

Article 5.7. La position juridique

La convention par laquelle le commandant s'engage envers un propriétaire de bâtiment ou un armateur à assurer le commandement d'un bâtiment contre paiement d'une rémunération est un contrat de travail maritime ou fluvial.

B) COMMENTAIRE

5.206. La disposition proposée vise à effacer tous les doutes au sujet de la qualification du commandant en tant que travailleur lié par un contrat de travail. Cet éclaircissement est souhaitable compte tenu de l'éternelle polémique dans la jurisprudence et la doctrine au sujet de la qualification du capitaine et du « patron » ou « skipper » comme travailleur, mandataire ou partie à un contrat *sui generis*⁵²⁶. Dans cette polémique, il est opté, conformément aux développements récents dans le secteur maritime et à l'évolution des lois, de la jurisprudence et de la doctrine à l'étranger, pour le statut actuellement dominant de travailleur salarié. Le commandant n'agira comme un mandataire de droit commun au sens du Code civil que dans des cas exceptionnels, énumérés ci-après à l'article 5.9, § 5 et 7.

5.207. On ne peut d'autre part pas dire dans le Code belge de la Navigation que *tous* les commandants sont des travailleurs sous contrat. Lorsque le commandant est en même temps le propriétaire du navire, il n'est évidemment pas lié par un contrat de travail. L'« affréteur » privé d'un navire de plaisance, qui assure lui-même la commande du navire, et les commandants d'un navire public ayant une fonction statutaire ne sont bien entendu pas non plus des travailleurs liés par un contrat de travail.

5.208. L'élément de l'autorité propre aux contrats de travail n'est pas repris dans la définition proposée ici afin d'éviter de retomber dans la polémique doctrinaire relative à la présence d'un

⁵²⁴ Voy. déjà *supra*, n° 5.75.

⁵²⁵ Voy. *supra*, n° 5.159.

⁵²⁶ Voy. *supra*, n° 5.72.

élément d'autorité dans les relations entre le capitaine et son employeur⁵²⁷. La mention d'une rémunération suffit pour faire la distinction avec la situation dans laquelle un commandant agit comme affréteur ou utilisateur.

5.209. Les termes propriétaire du bâtiment et armateurs sont définis et expliqués dans le Livre Bleu 4.

B.6. ARTICLE 5.8. TÂCHES

A) TEXTE DE LOI

5.210.

Article 5.8. Les tâches

§ 1. Conformément aux règles du présent Code et autres lois applicables, et aux principes généraux et usages dans le domaine du droit de la navigation, dont le l'art de la navigation, le commandant est en particulier chargé :

1° de gérer le bâtiment et de commander la navigation ;

2° d'exercer son autorité sur les personnes à bord et en particulier sur les hommes d'équipage ;

3° de défendre les intérêts du propriétaire du bâtiment et de l'armateur, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des utilisateurs du bâtiment, des personnes intéressées à la cargaison et des personnes à bord ;

4° de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de tenir les documents de navigation requis, de rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver ses droits ;

5° de déposer des rapports ;

6° de prendre soin de la conservation et de la protection de l'environnement.

§ 2. Conformément aux dispositions reprises dans le présent Code et autres lois d'application, le capitaine est en particulier chargé :

1° d'accomplir des actes juridiques pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire ;

2° d'agir en justice pour le compte du propriétaire du navire et de l'armateur ;

3° d'agir comme un agent public en affaires civiles;

4° d'exercer un pouvoir disciplinaire et pénal.

B) COMMENTAIRE

5.211. La disposition proposée donne une description élémentaire des tâches du commandant et du capitaine. Elle fait cela en énumérant au § 1 les tâches qui incombent à tous les commandants, en partie conformément à d'autres règles applicables, et en fixant au § 2 les tâches spécifiques attribuées au capitaine.

5.212. L'énumération des tâches du commandant au § 1 est précédée des termes « en particulier ». Ceci est nécessaire du fait que la notion commandant définie à l'article 5.1, 3° implique que ce dernier est chargé du « commandement » du bâtiment. Le commandement est en d'autres termes

⁵²⁷ Voy. *supra*, n° 5.72.

inhérent à la personne du commandant et ne doit donc pas être repris une fois encore dans l'énumération des tâches, car il serait redondant. L'article commenté ici constitue essentiellement une spécification de ce que comporte le commandement repris dans la définition. Les termes « en particulier » laissent en outre sous-entendre que l'énumération n'est pas exhaustive.

5.213. Il est sciemment fait référence au § 1 «aux règles du présent Code et autres lois applicables, et aux principes généraux et les usages dans le domaine du droit de la navigation, dont « l'art de la navigation ».

Disons tout d'abord que l'action du commandant est réglée plus en détail dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation proprement dit, plus particulièrement dans la présent chapitre, mais aussi, par exemple, au Titre 6 relatif aux incidents de la navigation, où est transposé l'article 10.1 de la Convention d'Assistance 1989 relative à l'obligation de prêter assistance⁵²⁸.

Les tâches du commandant peuvent le cas échéant être complétées à l'aide des principes généraux et usages dans le droit de la navigation et des usages (dont l'art de la navigation), tels que reconnus comme source d'inspiration au Titre 1 de l'Ébauche⁵²⁹. L'application des principes généraux du droit de la navigation et des usages plutôt qu'une description détaillée des tâches du commandant dans le code se justifie du fait qu'elle laisse une certaine marge lors de l'évaluation de ses actions et qu'elle permet en particulier de tenir compte des évolutions dans le monde de la navigation. Les lois étrangères font dans ce contexte d'ailleurs expressément référence aux usages⁵³⁰. La norme de base de l'art de la navigation concerne en premier lieu le commandement nautique et est d'ailleurs explicitée dans la réglementation de la navigation⁵³¹. L'art de la navigation doit être compris comme une norme fort large, qui s'applique à tous les actes du commandant. Ceci correspond aussi avec le droit étranger⁵³².

Diverses normes pertinentes découlent en plus de la réglementation de droit maritime public existant⁵³³ qui, comme nous l'avons annoncé précédemment, sera également codifiée ultérieurement dans la Code belge de la Navigation⁵³⁴. La référence vise également les règlements de la navigation applicables, qui ne doivent bien entendu pas être énumérés dans le Code belge de la Navigation

Lors de l'interprétation de la disposition proposée, il convient de tenir compte du type, de la destination et de l'utilisation effective du navire en question. Les tâches d'un capitaine de la marine marchande diffèrent évidemment de celles du skipper d'un navire de plaisance.

5.214. Au § 1, 1°, le commandant est chargé «de gérer le bâtiment et de commander la navigation ».

⁵²⁸ Voy. Livre Bleu 8.

⁵²⁹ Voy. Livre Bleu 2.

⁵³⁰ Voy. et comp. § 479 du nouveau projet allemand, art. 343 K. et art. 53.1, 54.1 et 55.2 de la Loi suisse du 23 septembre 1953 ; comp. aussi la citation ci-dessus sous n° 5.148 concernant les pouvoirs du capitaine selon le droit anglais ; voy. aussi Fatima, T., « India », in IEL Transport Law (Aug. 2008), 83, n° 166; Force, R., « United States », in IEL Transport Law (July 2001), 79, n° 119 ; voy. enfin Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 91.

⁵³¹ Voy. not. Règle 2 a) règlement d'abordage, où il est question « l'expérience ordinaire du marin » ; voy. à ce sujet aussi Livre Bleu 2.

⁵³² Voy. art. 132, premier alinéa du code maritime norvégien et comp. l'art. 52 de la Loi suisse du 23 septembre 1953.

⁵³³ Voy. déjà *supra*, n°s 5.64 et s.

⁵³⁴ Voy. Livre Bleu 1, 37-39, n°s 1.16-1.18 et 133-137, n°s 1.145-1.153.

Le terme « gérer » ne fait en l'occurrence pas (nécessairement) référence à la gestion dans le sens qu'on lui attribue dans le droit des affaires. On vise ici plutôt la notion plus générale de « management », d'ailleurs utilisée dans ce même contexte dans les lois étrangères⁵³⁵. Cette notion a par ailleurs aussi une signification dans le cadre des Règles de La Haye, telles qu'elles sont intégrées au Titre 5 de l'Ébauche du Code belge de la Navigation⁵³⁶.

Le « commandement de la navigation » doit en particulier être exercé selon les règles de l'art de la navigation⁵³⁷.

Nous avons déjà expliqué pourquoi la tâche décrite au § 1, 1^o du Code belge de la Navigation n'est pas plus détaillée et pourquoi aucune application spécifique n'est explicitée dans le code⁵³⁸.

Nous avons également expliqué pourquoi il ne serait pas indiqué d'insérer une disposition au sujet de l'obligation de faire dans certains cas appel au service d'un pilote, en dehors de toute contrainte légale ou de régime obligatoire de pilotage⁵³⁹.

5.215. Au § 1, 2^o, le commandant est chargé « d'exercer son autorité sur les personnes à bord et en particulier sur les hommes d'équipage ».

Cette description a également une signification large, générale. Elle s'applique, comme l'ensemble du § 1, à tous les commandants et pas seulement aux capitaines dans le sens de l'article 5.1, 4^o de l'Ébauche du Code belge de la Navigation. Les commandants de bateaux de navigation intérieure et de la navigation de plaisance exercent l'autorité visée sur les personnes à bord, notamment afin de maintenir l'ordre et la sécurité à bord. L'autorité sur les personnes à bord dont le capitaine est investi est décrite plus en détail dans le droit maritime public – actuellement surtout dans le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et pour la Pêche maritime⁵⁴⁰ – et est consolidé sur le plan pénal.

L'autorité qu'exerce le commandant sur notamment les hommes d'équipage, concerne essentiellement l'autorité patronale déléguée sur ses travailleurs. L'allusion à l'autorité exercée sur les hommes d'équipage confirme en fait les dispositions reprises dans la Loi contrat d'engagement pêcheur (art. 16, § 1, deuxième alinéa) et dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 45, 2^o). La disposition reprise ici couvre cependant aussi des situations qui ne sont régies par aucune de ces lois.

Le partage du pouvoir entre le commandant et le pilote n'est pas abordé dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation. C'est là, du moins pour ce qui est des eaux de pilotage⁵⁴¹, une question régionale qui est actuellement régie par le Règlement de l'Escaut⁵⁴² et le Décret flamand relatif au pilotage⁵⁴³. Nous en reparlerons lors de la critique au sujet de la responsabilité du propriétaire du

⁵³⁵ Voy. une fois de plus l'art. 132, premier alinéa du code maritime norvégien ; comp. la notion « Betrieb des Schiffes » du § 479 du nouveau projet allemand et aussi p.ex. l'art. 35, premier alinéa du code maritime chinois :

The Master shall be responsible for the management and navigation of the ship.

Vgl. enfin art. 50.1 du code maritime vietnamien :

The Master shall manage and operate the sea-going ship as provided by law.

⁵³⁶ Voy. Livre Bleu 6.

⁵³⁷ Voy. *supra*, n^o 5.213.

⁵³⁸ Voy. *supra*, n^o 5.186.

⁵³⁹ Voy. encore *supra*, n^o 5.186.

⁵⁴⁰ Voy. art. 5 Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime, mais aussi les articles de ce code qui répriment l'atteinte à ladite autorité.

⁵⁴¹ Voy. Livre Bleu 1, 54-56, n^o 1.33.

⁵⁴² Voy. art. 10.1 Règlement de l'Escaut.

⁵⁴³ Voy. art. 8 Décret relatif au pilotage.

navire⁵⁴⁴. Les conséquences de la présence d'un pilote sur la responsabilité en cas d'abordage seront traitées au Titre 6 de l'Ébauche du Code belge de la Navigation⁵⁴⁵.

5.216. Au § 1, 3^o, le commandant est chargé « de défendre les intérêts du propriétaire du bâtiment et de l'armateur, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des utilisateurs du bâtiment, des personnes intéressées à la cargaison et des personnes à bord »

Cette disposition est à dessein plus large que celle reprise dans quelques lois étrangères examinées qui s'intéressent surtout, si pas uniquement, à la défense des intérêts des propriétaires des cargaisons par le capitaine. La loi suisse se rapproche cependant assez fort du régime que nous avons en l'occurrence choisi⁵⁴⁶.

Le texte de loi proposé montre clairement que le commandant doit en tout temps défendre les intérêts du propriétaire du bâtiment et de l'armateur ; il doit en outre, « où il y a lieu », défendre les intérêts des utilisateurs du bâtiment, des propriétaires des cargaisons et des personnes à bord. La nécessité visée ici peut découler, selon les circonstances, d'obligations légales explicites, d'usages, des principes de l'art de la navigation ou d'autres normes pertinentes.

Les notions propriétaire du bâtiment, armateur et utilisateur du bâtiment sont expliquées ailleurs⁵⁴⁷.

5.217. Au § 1, 4^o, le commandant est chargé « de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de tenir les documents de navigation requis, de rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver ses droits ».

Cette disposition, qui utilise à dessein deux fois le terme « requis »⁵⁴⁸, tend à renvoyer à des normes qui sont reprises ailleurs – notamment dans des dispositions de droit public⁵⁴⁹. Ce renvoi implique que les livres et documents de bord dont il s'agit, peuvent varier d'un type de bâtiment à l'autre.

Les règles relatives aux livres et documents de bord seront examinées plus en détail à l'article 5.11 ci-dessous.

L'obligation reprise expressément dans la loi maritime (art. 59) de fournir un connaissance n'est pas reprise ici. Nous en reparlerons plus en détail lors de la présentation du Titre 5 de l'Ébauche⁵⁵⁰. Ici non plus, il n'est pas dit explicitement que le commandant a le « pouvoir » de fournir des connaissances⁵⁵¹. C'est à dessein qu'on parle ici de « rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver ses droits ». On fait ainsi une distinction avec le pouvoir de représentation à part entière visé au § 2, 1^o et 2^o, qui est l'apanage du capitaine. Tous les commandants, donc non seulement le capitaine, sont autorisés à accomplir les actes juridiques visés au § 1, 4^o. Un contremaître-batelier est par exemple tout autant autorisé à fournir un

⁵⁴⁴ Voy. Livre Bleu 4.

⁵⁴⁵ Voy. Livre Bleu 8.

⁵⁴⁶ Voy. et comp. not. § 535 *HGB*, art. 8:261 *NBW*, l'art. 138 du code maritime norvégien et l'art. 53.1 de la loi suisse du 23 septembre 1953.

⁵⁴⁷ Voy. Livre Bleu 4.

⁵⁴⁸ Comp. art. 133 du code maritime norvégien.

⁵⁴⁹ Voy. déjà *supra*, n^os 5.94 et 5.105.

⁵⁵⁰ Voy. Livre Bleu 6.

⁵⁵¹ Comp. art. 8:260.2 *NBW*.

connaissance, mais ce n'est pas lui qui conclut la convention en exécution de laquelle il doit fournir un connaissance. Le commandant d'un navire de plaisance qui n'est par hypothèse pas lui-même propriétaire, peut par exemple signer un bon de réception ou formuler des réserves au sujet des carburants livrés. Par contre, il n'a légalement pas automatiquement le pouvoir de commander du carburant pour le compte du propriétaire. Sont donc visés, les actes juridiques en exécution d'obligations préexistantes, en particulier de contrats existants.

Le texte de loi ne prévoit plus l'obligation d'avoir par exemple les connaissances à bord. Ceci appartient aussi au droit public et éventuellement aux usages. Dans la pratique actuelle de la navigation de ligne, le connaissance ne se trouve généralement plus à bord.

5.218. Le § 1, 5° dispose qu'il appartient au commandant de déposer un rapport. Cette disposition sera élaborée plus en détail sous l'article 5.13.

5.219. La règle reprise au § 1, 6° « de prendre soin de la conservation et de la protection de l'environnement » semble innovatrice, mais confirme en réalité des obligations existantes, qui sont reprises dans de nombreuses règles environnementales axées sur la navigation et aussi remarquablement dans la Convention d'Assistance 1989 (art. 8.2)⁵⁵². La disposition proposée correspond aussi aux obligations reprises dans la Loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, qui prône notamment les principes suivants :

Article 4

§ 1er. Lorsqu'ils mènent des activités dans les espaces marins, les utilisateurs de ces espaces et les pouvoirs publics doivent tenir compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

§ 2. Le principe de prévention implique qu'il faut agir afin de prévenir un dommage plutôt que d'avoir à réparer ce dommage par la suite.

§ 3. Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter d'une pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve concluante d'un lien causal entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets nuisibles.

§ 4. L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cette fin, les écosystèmes et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

§ 5. Le principe du pollueur-payeur implique que les coûts de prévention, de réduction et de lutte contre la pollution et les coûts de réparation des dommages sont à charge du pollueur.

§ 6. Le principe de réparation implique qu'en cas de dommage ou de perturbation environnementale dans les espaces marins, le milieu marin est rétabli dans la mesure du possible dans son état original.

Article 5

Toute personne menant des activités dans les espaces marins a l'obligation d'adopter un comportement diligent afin d'éviter tout dommage et toute perturbation environnementale. En particulier, le propriétaire de navire a l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir et limiter la pollution.

C'est à dessein que la disposition précitée ne parle pas de « milieu marin », car le milieu des eaux fluviales doit également être considéré, tout comme le milieu terrestre et l'air.

⁵⁵² Au sujet de cette dernière ligne, voy. Livre Bleu 8.

Le texte est sciemment formulé comme suit : « veiller à la conservation et à la protection de l'environnement » afin d'indiquer que le commandant n'est pas le premier responsable de la gestion, de la conservation et de la protection de l'environnement.

Le but de cette disposition proposée n'est pas d'imposer aux capitaines ou armateurs des obligations supplémentaires en matière de protection de l'environnement, mais d'attirer l'attention sur le fait que l'environnement est un facteur important dont le capitaine doit tenir compte dans sa gestion du navire. En établissant, dans cette partie de l'Ébauche du Code belge de la Navigation, un rapport avec l'environnement, on garantit par ailleurs que le capitaine n'a sur ce point aussi qu'une responsabilité personnelle réduite (voir l'art. 5.19, § 2 commenté ci-dessous). Ceci permet d'aborder la problématique de la pollution de manière réaliste.

Le législateur français a, lui aussi, repris le souci de l'environnement parmi les tâches du capitaine⁵⁵³.

5.220. Le § 2 énumère les tâches spécifiques des capitaines au sens de l'article 5.1, 4° du Code belge de la Navigation. Il s'agit en fait du pouvoir de représentation du capitaine, qui est élaboré ci-après aux articles 5.9 et 5.10, et de tâches spécifiques de droit public, dont l'accomplissement fait aujourd'hui encore partie d'autres réglementations, principalement le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime et le Code civil⁵⁵⁴.

En ce qui concerne les tâches relevant du droit privé, on peut au besoin se rabattre sur les principes généraux et usages dans le droit de la navigation.

5.221. La relation entre le commandant et le gestionnaire quiritaire éventuellement désigné sera étudiée dans l'Ébauche au chapitre consacré à la copropriété de navires⁵⁵⁵.

5.222. En principe, le commandant continue à exercer ses tâches après la faillite du propriétaire du navire ou de l'armateur. Il ne pourra cependant exercer son pouvoir de représentation qu'après y avoir été mandaté par le curateur⁵⁵⁶.

B.7. ARTICLE 5.9. REPRÉSENTATION

A) TEXTE DE LOI

5.223.

Article 5.9. La représentation

**§ 1. La capitaine a la pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 5.8, § 2, 1° :
1° en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées ;
2° dans d'autres cas, s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps des instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire, l'issue du voyage, l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison et des personnes à bord, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement ;**

⁵⁵³ Voy. *supra*, n° 5.156.

⁵⁵⁴ Voy. *supra*, n°s 5.65 en 5.67.

⁵⁵⁵ Voy. Livre Bleu 4.

⁵⁵⁶ Voy. *infra*, n° 5.231.

- 3° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente ;
- 4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet ;
- 5° dans d'autres cas mentionnés par ou en vertu de la loi.

§ 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer soit le nom du propriétaire du navire, soit le nom du navire.

§ 3. A condition de respecter la prescription du § 2, les actes juridiques visés au § 1 sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Cette partie est tenue :

- 1° de respecter ses obligations découlant de l'acte juridique, sauf si le tiers savait ou aurait dû savoir que le capitaine n'en avait pas le pouvoir ;
- 2° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.

Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article [...].

Le capitaine est tenu, dans les limites de sa responsabilité personnelle, de respecter les actes qu'il a accomplis sans y être autorisé.

§ 4. Il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou d'utilisateur du navire.

§ 5. En dérogation à l'article 5.5, § 3, dans la mesure où les parties n'ont pas stipulé de clause dérogatoire, les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'application à la représentation visée au § 1, 4° ou aux pouvoirs exprès que le capitaine reçoit le cas échéant d'un intéressé à la cargaison ou d'une personne à bord.

§ 6. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont également d'application à la représentation lors de l'accomplissement d'actes en exécution de l'article 5.8, § 1, 4°.

§ 7. Sauf le cas visé à l'article 5.8, § 1, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, conformément au droit commun, accomplir des actes en exécution de la tâche visée à l'article 5.8, § 1, 3° pour le compte de personnes intéressées.

B) COMMENTAIRE

5.224. La disposition proposée règle plus en détail le pouvoir de représentation du capitaine qui a déjà fait l'objet de l'article 5.8, § 2, 1°, dans son sens large.

La formulation proposée tend à donner une description abstraite du pouvoir de représentation du capitaine au lieu de l'approche casuistique dépassée, adoptée dans l'actuelle Loi maritime⁵⁵⁷.

5.225. Au § 1, il est indiqué plus en détail dans quels cas le capitaine a le pouvoir d'accomplir des actes pour le compte d'autres parties. Même si, comme indiqué ci-dessus, l'intérêt des pouvoirs de représentation du capitaine a fortement diminué depuis le début du dix-neuvième siècle, le capitaine doit avoir un pouvoir décisionnel pour faire face à des circonstances exceptionnelles ; les législateurs étrangers ont maintenu les dispositions qui vont dans ce sens. Les régimes légaux

⁵⁵⁷ Voy. à ce sujet *supra*, n° 5.181.

français, néerlandais, norvégien et suisse, entre autres, ont servi de source d'inspiration⁵⁵⁸. Comme expliqué ci-dessus, la description du pouvoir décisionnel du capitaine n'a pas été rattachée aux lieux où se trouvent le capitaine et l'armateur⁵⁵⁹. C'est d'ailleurs aussi la teneur de la proposition du nouveau Code allemand⁵⁶⁰.

Le capitaine a tout d'abord le pouvoir d'agir « en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées ».

Le capitaine peut secundo agir « s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps les instructions du propriétaire du navire de l'armateur ou de l'utilisateur du navire et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire⁵⁶¹, l'issue du voyage, l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison et des personnes à bord, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement ». Dans des cas extrêmes, il peut aussi accomplir des actes de disposition, par exemple vendre ou engager la cargaison⁵⁶². L'aliénation du navire est en principe exclue ; une interdiction expresse n'est cependant pas souhaitable⁵⁶³. Le cas évoqué ici couvre aussi l'hypothèse que l'armateur abandonne le navire et son équipage à leur sort. Théoriquement, cela peut aussi concerner l'engagement d'hommes d'équipage, mais il faut dans ce cas tenir compte du régime particulier prévu dans la loi relative aux contrats de travail maritime⁵⁶⁴ qui prime en tant que *lex specialis* et aussi conformément aux termes de l'article 5.5. Rien n'empêche non plus le capitaine de transiger ou de conclure des conventions d'arbitrage en application de cette règle.

Tertio, la possibilité a été prévue que le capitaine reçoive un mandat particulier du juge, d'un représentant à l'étranger ou d'une autre autorité compétente. Cette règle s'inspire en partie de la loi française⁵⁶⁵.

Le capitaine peut, quarto, recevoir un mandat exprès selon le droit commun du propriétaire du navire, de l'armateur, d'un utilisateur du navire, d'un propriétaire de la cargaison ou d'une personne à bord pour accomplir certains actes. Mais dans la pratique, cela ne se produit que très rarement⁵⁶⁶. Conformément à l'article 5.6 commenté ci-dessus, l'employeur peut en outre limiter les pouvoirs du capitaine.

D'autres cas peuvent enfin se présenter à la suite ou en vertu de la loi. Citons, comme exemple, la conclusion de contrats d'assistance, pour lesquels le capitaine est investi des pouvoirs nécessaires en vertu de la Convention d'Assistance 1989 (art. 6.2 ; voy. plus en détail Titre 6)⁵⁶⁷. Le recrutement d'hommes d'équipage conformément à la loi relative au contrat de travail maritime, peut en théorie également être considéré comme un de ces cas.

⁵⁵⁸ Voy. et comp. art. 6-7 de la loi française n° 69-8, l'art. 8:260-262 NBW, art. 137-139 du Code maritime norvégien et les art. 53.2 et 55 de la loi suisse du 23 septembre 1953 ; comp. commentaire au sujet du nouveau projet allemand, *supra*, n° 5.146.

⁵⁵⁹ Voy. *supra*, n° 5.181.

⁵⁶⁰ Voy. encore *supra*, n° 5.146.

⁵⁶¹ En ce qui concerne cette notion, voy. déjà *supra*, n° 5.214.

⁵⁶² Comp. § 535 HGB.

⁵⁶³ Voy. à ce sujet Cartner-Fiske-Leiter, 155.

⁵⁶⁴ Voy. *supra*, n° 5.186.

⁵⁶⁵ Art. 7 de la Loi n° 69-8.

⁵⁶⁶ Comp. Baek, J., "Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein als mandataris en werknemer", *Mededelingen Marine Academie*, XXVI, 1980-1981-1982, (129), 142.

⁵⁶⁷ Voy. Livre Bleu 8 ; comp. aussi l'art. 8:260.2 NBW.

Ce qui nous confirme donc, en ce qui concerne les actes juridiques accomplis dans l'intérêt des personnes intéressées à la cargaison, la possibilité également adoptée aux Pays-Bas⁵⁶⁸ que ces actes ne soient accomplis qu'avant ou après que la cargaison ne se trouve à bord du navire. Signalons toutefois que les actes accomplis dans l'intérêt de la cargaison le sont toujours pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire (cf. art. 5.8, § 2, 1^o). En principe, le capitaine n'agit donc pas comme représentant des intéressés à la cargaison⁵⁶⁹. Il n'existe en outre aucune obligation dans le chef du capitaine de défendre systématiquement les intérêts de la cargaison⁵⁷⁰.

5.226. Au § 2, le capitaine est tenu de communiquer aux tiers avec qui il agit sa qualité de capitaine et soit le nom du propriétaire du navire, soit le nom du navire. C'est une règle élémentaire pour pouvoir faire une distinction entre les actes accomplis *qualitate qua* par le capitaine et les actes juridiques accomplis à titre personnel par le capitaine. Si le capitaine omet de faire cela, il n'est pas pour autant personnellement responsable, mais il assume la responsabilité normale en tant que travailleur, comme indiqué à l'article 5.19 ci-après. Il peut dans certains cas s'agir d'une faute grave.

5.227. Le paragraphe 3 doit être lu en même temps que la règle reprise au Titre 3 concernant la responsabilité du propriétaire du navire pour les engagements conclus par ou pour le capitaine⁵⁷¹.

Conformément au droit commun en matière de mandat, le § 3 dispose d'abord que les actes juridiques accomplis par le capitaine en tant que représentant en vertu de cet article, sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Une règle a été ajoutée pour protéger les tiers de bonne foi. Lorsque les tiers ignorent que le pouvoir du capitaine a été limité contractuellement, le dépassement éventuel des pouvoirs du capitaine ne pourra pas leur être opposé. Comme nous avons pu le voir, des règles similaires ont été adoptées dans diverses lois maritimes étrangères⁵⁷². Le tiers est réputé être de bonne foi⁵⁷³. Il peut en plus présumer que le capitaine a par exemple le pouvoir de passer des commandes pour le navire⁵⁷⁴.

La disposition proposée confirme que le capitaine a droit au remboursement des avances et des frais. Nous ne faisons ici que répéter les principes de droit commun (art. 1999 C. civ.).

Le principe fondamental selon lequel le capitaine opère pour le compte de la partie qu'il représente, est complété par une référence au régime spécifique des obligations du propriétaire du navire, repris au Titre 3 de l'Ébauche⁵⁷⁵. Comme nous l'expliquerons à cette occasion, le propriétaire du navire est soit lié comme partie représentée, soit *solidairement* en tant que codébiteur légal avec la partie représentée en vertu d'un contrat.

En ce qui concerne la responsabilité personnelle du capitaine qui outrepassé ses pouvoirs, nous référons à l'article 5.19 expliqué ci-après.

⁵⁶⁸ Voy. *supra*, n° 5.159.

⁵⁶⁹ Comp. l'art. 138 du Code maritime norvégien : «On behalf of the reder».

⁵⁷⁰ Au § 479 du nouveau projet allemand, il n'est plus question d'une action quelconque du capitaine en ce qui concerne la cargaison.

⁵⁷¹ Voy. Livre Bleu 4.

⁵⁷² Voy. et comp. not. § 528, 531 et 533 *HGB*, § 479 du nouveau projet allemand, l'art. 8:262 *NBW* et l'art. 55 de la loi suisse du 23 septembre 1953.

⁵⁷³ Comp. déjà Ripert I, 712, n° 819.

⁵⁷⁴ Comp. Cartner-Fiske-Leiter, 124.

⁵⁷⁵ Voy. encore Livre Bleu 4.

5.228. Le § 4 dispose qu'il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire. Ceci correspond au droit français⁵⁷⁶. Des accords peuvent être conclus concernant les rapports internes entre l'employeur et le capitaine, mais ceux-ci ne peuvent jamais porter atteinte au pouvoir de représentation à l'égard de tiers.

5.229. La disposition du § 5 déroge au principe élaboré à l'article 5.5, § 4 dans le cas spécifique où le capitaine se voit attribuer, en dehors de sa mission légale, un mandat exprès de droit commun et que les parties n'ont en l'occurrence pas exclu l'application du droit commun.

5.230. Le § 6 dispose que l'article proposé est en grande partie applicable aux cas de représentation restreinte relative en ce qui concerne l'émission de documents de transport etc., visés à l'article 5.8, § 1, 4°.

5.231. Pour ne pas élaborer trop en détail le régime légal, l'article commenté ne parle pas de la possibilité du capitaine de déléguer certains pouvoirs aux officiers⁵⁷⁷, ni de la manière dont prend fin le pouvoir de représentation du capitaine. Normalement, ce pouvoir prend fin lorsqu'il est mis fin au commandement du capitaine ou à son contrat de travail, ou lorsqu'il est remplacé par un autre capitaine, étant entendu que la plupart du temps, ces hypothèses coïncideront.

Le capitaine conserve en principe son pouvoir de représentation légale après la faillite de l'armateur, lorsqu'il est resté à bord du navire avec son équipage. Il ne pourra exécuter ses pouvoirs qu'avec l'autorisation du curateur. Il est de ce fait dérogé du droit commun en matière de mandat (art. 2003 C. civ.).

5.232. Le § 7 confirme enfin que d'autres commandants que le capitaine ont un pouvoir de représentation conformément au droit commun. Les dispositions du Code civil en matière de mandat seront en l'occurrence applicables.

B.8. ARTICLE 5.10. REPRÉSENTATION EN JUSTICE

A) TEXTE DE LOI

5.233.

Article 5.10. La représentation en justice

§ 1. Le capitaine a le pouvoir de représenter le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire en justice, tant en demandant qu'en défendant, dans toutes les causes concernant le navire sous son commandement ou dans toutes les causes ayant trait au commandement qu'il aurait exercé, éventuellement jadis, sur ce navire.

Le capitaine ne peut cependant agir comme demandeur que dans les cas visés à l'article 5.9, § 1.

La qualité du capitaine et le nom du navire concerné doivent être mentionnés, sous peine de nullité, dans l'acte introductif d'instance.

Sauf si le capitaine déclare, dans l'acte introductif d'instance émanant de lui, représenter l'armateur ou l'utilisateur du navire, avec indication du nom ou du siège de celui-ci, il est irréfutablement réputé représenter le propriétaire du navire.

⁵⁷⁶ Voy. *supra*, n° 5.152.

⁵⁷⁷ Voy. À ce sujet Cartner-Fiske-Leiter, 133-134.

Sauf mention dérogatoire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de l'armateur ou de l'utilisateur du navire cité, le propriétaire du navire est irréfutablement réputé être cité dans un acte introductif d'instance adressé au capitaine.

Le capitaine informe, dans les plus brefs délais, la ou les parties qu'il représente en justice des causes intentées contre lui en tant que représentant de cette (ces) partie(s), qui peut (peuvent) en tout temps poursuivre la cause en son (leur) propre nom.

§ 2. Les jugements obtenus par ou contre le capitaine en tant que représentant sont réputés avoir été obtenus par ou contre la partie pour qui il a agi en justice.

§ 3. D'autres commandants que le capitaine ne peuvent exercer leur pouvoir de représentation judiciaire que conformément au droit commun.

B) COMMENTAIRE

5.234. La disposition proposée codifie le régime traditionnel relatif au pouvoir de représentation du capitaine. Ce pouvoir est reconnu par la Cour de Cassation, mais les contours précis de ces pouvoirs sont controversés dans la doctrine⁵⁷⁸. Le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine est prévu expressément dans de nombreuses législations étrangères, mais la portée et les modalités d'exécution tendent à différer. Lors de la rédaction du présent Livre, il a été tenu compte des lois allemande, norvégienne et suisse pertinentes⁵⁷⁹, tout en optant une fois de plus pour un régime belge propre.

Le capitaine peut agir en demandant et en défendant « dans toutes les causes concernant le navire sous son commandement ou dans toutes les causes ayant trait au commandement qu'il aurait exercé, éventuellement jadis, sur ce navire ». C'est un règlement à la fois large et pragmatique, qui évite les contestations au cas où le capitaine serait remplacé ou congédié, où au cas où il aurait à accomplir une tâche à terre à la demande de l'armateur. De telles contestations ont fait couler beaucoup d'encre dans la doctrine, qui craignait — et cela se comprend — que l'insécurité juridique rendrait le pouvoir de représentation judiciaire⁵⁸⁰ inutilisable. La formulation élaborée ici accorde au capitaine actuel du navire et à tout autre capitaine ayant exercé plus tôt le commandement du navire le pouvoir de représentation judiciaire pour toutes les causes qui ont trait au commandement antérieur (p.ex. contrats de transport). Le demandeur peut donc attaquer soit le capitaine actuel soit le capitaine 'effectif' actif à l'époque. Le fait que le commandement de l'ancien capitaine ait pris fin n'y change rien. C'est la loi qui accorde au capitaine le pouvoir de représentation légal et compte tenu de l'application systématique des délais de prescription courts, les capitaines ne seront généralement pas inquiétés un peu plus tard. Le régime peut même être appliqué quand le navire a fait naufrage⁵⁸¹.

5.235. Le pouvoir de représentation judiciaire vaut bien entendu pour toutes les cours, tous les tribunaux et toutes les juridictions administratives.

5.236. Le capitaine ne peut agir en demandant que dans des cas exceptionnels, tels que décrits ci-dessous à l'article 5.9, § 1. Le capitaine-demandeur doit en outre mentionner clairement, sous peine de nullité, qu'il agit en tant que représentant. Même lorsque le capitaine est cité comme

⁵⁷⁸ Voy. *supra*, n° 5.92.

⁵⁷⁹ Voy. et comp. §§ 527(2) en 535(4) HGB, art. 137 du code maritime norvégien et l'art. 55 de la loi suisse du 23 septembre 1953.

⁵⁸⁰ Voy. *supra*, n° 5.87.

⁵⁸¹ A ce propos, voy. Tuja, 300 plus références.

défendeur, sa qualité doit être mentionnée expressément. La nullité ne peut toutefois être prononcée qu'en cas de grief (art. 861 C. jud.).

Le capitaine de la cause intentée devra quoi qu'il en soit signifier, en tant que partie formelle au procès, à la partie matérielle concernée au procès.

5.237. Le régime proposé accorde au capitaine le pouvoir d'agir pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur ou de(s) l'utilisateur(s) du navire. Le capitaine, en demandant, est réputé agir pour le propriétaire du navire, sauf s'il déclare expressément agir pour l'armateur ou un utilisateur du navire, dont l'identité doit en l'occurrence être communiquée.

Il n'a pas semblé nécessaire d'accorder au capitaine le pouvoir d'agir en justice comme représentant d'autres intéressés, tels les propriétaires des cargaisons. Lorsque les circonstances le requièrent et qu'un des cas visés à l'article 5.9, § 1 se produit, le capitaine peut agir, en vertu de cet article, dans l'intérêt du propriétaire de la cargaison, comme représentant du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire.

5.238. La règle reprise au § 2 confirme – pour éviter tout malentendu – le point de vue actuel belge⁵⁸². La formulation est empruntée au projet néerlandais dit *Ontwerp-Schadee*⁵⁸³. Elle implique que les jugements rendus par ou contre le capitaine par, voire respectivement contre la partie représentée, peuvent être exécutés. Le régime est valable sans préjudice de la répétibilité des créances sur le navire (par des saisies ou l'exercice de sûretés maritimes).

5.239. Il est actuellement admis que, sauf procuration expresse, d'autres commandants que le capitaine n'ont pas de pouvoir de représentation judiciaire⁵⁸⁴.

B.9. ARTICLE 5.11. INFORMATIONS, INSTRUCTIONS ET REDDITION DE COMPTES

A) TEXTE DE LOI

5.240.

Article 5.11. Les informations, les instructions et la reddition de comptes

§ 1. Le commandant est tenu à l'égard du propriétaire du bâtiment, de l'armateur, de l'utilisateur du bâtiment et d'autres personnes intéressées :

1° de demander des instructions et de se concerter, où il y a lieu et si possible, avec eux en vue d'accomplir les actes visés à l'article 5.8, § 1, 3° et § 2, 1° en 2° ;

2° de les informer des actes accomplis par lui.

§ 2. Le commandant est tenu de rendre des comptes à son employeur au sujet de son commandement et en particulier des actes visés à l'article 5.8, § 1, 3° et § 2, 1° et 2° accomplis par lui.

B) COMMENTAIRE

5.241. Les obligations reprises dans cet article sont d'usage international⁵⁸⁵ et figurent dans diverses lois maritimes étrangères. L'obligation de rendre des comptes est d'autre part une règle

⁵⁸² Voy. *supra*, n° 5.82.

⁵⁸³ Voy. *supra*, n° 5.164.

⁵⁸⁴ Voy. *supra*, n° 5.122.

du droit commun en matière de mandat (art. 1993 C. civ.). La reddition de comptes doit se faire à l'employeur. Ce dernier peut conclure d'autres accords à ce propos, par exemple avec un affrètement à temps.

B.10. ARTICLE 5.12. DOCUMENTS ET ACTES DE BORD

A) TEXTE DE LOI

5.242.

Article 5.12. Les documents et actes de bord

§ 1. Le propriétaire du bâtiment, l'armateur et le commandant doivent mettre les documents de bord et les actes dressés par le commandant à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre une copie contre paiement.

§ 2. Les documents de bord requis et régulièrement tenus par ou en vertu de la loi peuvent être acceptés par le juge comme un moyen de preuve, que les parties soient commerçants ou que la cause ait trait à une obligation commerciale.

Le juge peut quoi qu'il en soit déduire des présomptions de fait des documents de bord tenus de manière irrégulière.

Les articles 1329 et 1330 du Code civil et les articles 20 à 24 du Livre I du Code du commerce ne sont pas d'application aux journaux de bord.

B) COMMENTAIRE

5.243. Comme expliqué ci-dessus, la disposition proposée ici traite uniquement des aspects de droit privé ; elle doit être complétée d'un régime de droit public actualisé⁵⁸⁶.

L'obligation de principe de tenir des livres de bord et d'établir, de conserver à bord et de remettre d'autres documents de bord, tels les titres de transport, est déjà reprise à l'article 5.8, § 1, 4^o précité et ne doit pas être réitérée ici.

5.244. L'obligation reprise au § 1 de mise à la disposition et remise d'une copie s'inspire, entre autres, des lois néerlandaise, norvégienne et suisse⁵⁸⁷.

Aucune disposition n'a été reprise au sujet de la remise de brouillons quelquefois importants dans la pratique. Une telle disposition existe en Norvège⁵⁸⁸. En Belgique, le régime prévu au Code judiciaire relatif à la production de documents suffit (art. 877-882*bis*).

5.245. Le paragraphe 1 dispose que seules les personnes intéressées peuvent consulter les documents et recevoir une copie. Mais il faut rester réaliste. Le but de cette disposition n'est pas de laisser les concurrents consulter les contrats commerciaux et autres actes ayant trait à la position concurrentielle de l'armateur, mais de pouvoir produire toutes les pièces objectivement pertinentes en cas de sinistre et autres incidents.

⁵⁸⁵ Voy. et comp. not. l'art. 8:261.3 *NBW*, l'art. 364.2 *K*, l'art. 141 du code maritime norvégien et l'art. 55 de la loi suisse du 23 septembre 1953 ; voy. aussi Tuja, 302.

⁵⁸⁶ Voy. *supra*, n^o 5.183.

⁵⁸⁷ Voy. et comp. l'art. 350 *K*, l'art. 471 du code maritime norvégien et l'art. 58 de la loi suisse du 23 septembre 1953.

⁵⁸⁸ Voy. art. 480 du code maritime norvégien.

5.246. Le régime en matière de preuve proposé au § 2, premier et deuxième alinéa est nouveau et s'inspire d'une comparaison entre plusieurs régimes relativement différents de droit belge⁵⁸⁹, français⁵⁹⁰ et néerlandais⁵⁹¹. Le régime existant tend à trouver un équilibre entre plusieurs alternatives.

5.247. Il est précisé au § 2 que la force probante des livres de bord ne doit pas être appréciée en fonction des règles en vigueur pour les livres de commerce, mais qu'il faut au contraire tenir compte du régime repris dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation, conformément à l'intention de supprimer la distinction surannée entre le droit civil et le droit commercial, d'assimiler le statut des navires de la marine marchande à celui d'autres navires⁵⁹², et d'assurer l'autonomie du droit de la navigation⁵⁹³.

B.11. ARTICLE 5.13. RAPPORTS

A) TEXTE DE LOI

5.248.

Article 5.13. Les rapports

§ 1. Quelle que soit la nationalité ou le pays d'enregistrement ou d'immatriculation du navire et sans préjudice du pouvoir de consuls étrangers, le commandant peut, à l'occasion d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport en Belgique devant le tribunal de commerce du ressort duquel relève le port abordé.

§ 2. Le commandant d'un navire belge peut, lors d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport à l'étranger devant le consul belge ou devant les autorités compétentes.

§ 3. Le juge peut, à la demande de toute personne intéressée, ordonner au capitaine :
1° de remettre un rapport devant son office ou devant l'officier public ou l'expert qu'il désigne ;
2° de joindre au rapport une copie ou un extrait du registre ou des autres livres de bord.
Le juge peut notamment indiquer le lieu où remettre le rapport et fixer dans quel délai cette remise doit avoir lieu.

§ 4. Sauf ordre du juge au commandant de venir remettre personnellement et de vive voix son rapport, le commandant, un agent maritime ou autre mandataire peut remettre un rapport par écrit.

§ 5. Le rapport peut être remis en langue allemande, anglaise, française ou néerlandaise.

§ 6. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre le rapport à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre une copie, contre paiement.

⁵⁸⁹ Voy. *supra*, n° 5.110.

⁵⁹⁰ Voy. *supra*, n° 5.155.

⁵⁹¹ Voy. *supra*, n° 5.162.

⁵⁹² Voy à ce propos Livre Bleu 1, not. 89-92, n°s 1.81-1.82 et 180, n° 1.217.

⁵⁹³ Voy. Livre Bleu 1, 156 et s., n°s 1.189 et s.

§ 7. Sauf s'il reflète un livre de bord régulièrement tenu tel que visé à l'article 5.12, § 2, en quel cas s'applique le régime de la preuve visé à cet article, la force probante du rapport est librement appréciée par le tribunal.

Le tribunal peut notamment tenir compte, lors de l'appréciation, de la validité et de l'accomplissement de formalités, de la date à laquelle le rapport a été remis, des pièces jointes et de la confirmation du contenu par d'autres hommes d'équipage ou personnes à bord.

§ 8. Les paragraphes précités s'appliquent nonobstant les dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve.

Le juge peut entendre le commandants, les personnes à bord et d'autres personnes intéressées conformément aux dispositions du Code judiciaire relatives à l'audition des parties.

Des experts peuvent prendre les déclarations du commandant, des personnes à bord et autres personnes intéressées, qui valent information.

B) COMMENTAIRE

5.249. La disposition proposée est une simplification poussée des règles actuelles de la Loi maritime concernant les diverses sortes de rapport. Compte tenu du caractère obsolète de ces dispositions et de la tendance internationale à relativiser l'importance des rapports⁵⁹⁴, l'Ébauche du Code belge de la Navigation ne contient plus que des dispositions prévoyant la *possibilité* de remettre un rapport et maintient l'obligation de remise d'un rapport, que si le juge l'ordonne expressément à la demande d'une personne intéressée.

En Belgique, le rapport est déposé devant le président du tribunal de commerce le plus proche ou, s'il s'agit de navires étrangers, devant le consul de l'État du pavillon⁵⁹⁵. Tout comme aux Pays-Bas⁵⁹⁶, il n'est plus question d'une obligation. La possibilité est offerte aux commandants de navires tant belges qu'étrangers.

La possibilité est par contre limitée aux situations où un incident de la navigation ou une avarie a été signalée. Comme indiqué précédemment, la remise prévue actuellement dans la Loi maritime belge d'un rapport à chaque retour au port d'attache, est une exception dans le secteur international de la navigation⁵⁹⁷.

La formulation proposée implique que les rapports peuvent aussi être remis après un naufrage ou lorsque le navire a coulé⁵⁹⁸.

Le régime légal s'applique à tous les commandants, donc aussi à ceux de la navigation de plaisance. Sur ce point, le nouveau régime confère un statut juridique à une pratique existante⁵⁹⁹.

5.250. Pour le régime repris au § 2 concernant la remise de rapports par des commandants de navires belges à l'étranger, on s'est également inspiré du droit néerlandais⁶⁰⁰.

⁵⁹⁴ Voy. *supra*, n° 5.184 et, pour ce qui est de l'Allemagne, n° 5.137.

⁵⁹⁵ Comp. déjà Jacobs I, 222, n° 189.

⁵⁹⁶ Voy. art. 353 K.

⁵⁹⁷ Voy. *supra*, n° 5.116

⁵⁹⁸ Comp. actuellement l'art. 82-83 Loi maritime et § 555 HGB.

⁵⁹⁹ Voy. *supra*, n° 5.115.

⁶⁰⁰ Voy. art. 353.3 K.

5.251. Le § 3 dispose que toute personne intéressée agissant en justice, peut exiger un rapport. Il existe un régime similaire en Allemagne⁶⁰¹.

L'officier public visé au § 3, 1° peut éventuellement être un notaire ou un huissier de justice. La possibilité de remettre volontairement un rapport devant notaire ou huissier de justice n'a pas été prévue. On n'en a pas ressenti le besoin.

Pour le régime relatif à l'adjonction d'une copie ou d'un extrait du registre ou d'autres livres de bord, on s'est également inspiré du droit allemand⁶⁰².

5.252. La possibilité prévue au § 4 de rapports écrits, à déposer éventuellement par un agent maritime, confirme une pratique existante⁶⁰³. Chaque rapport visé dans cet article peut être déposé de la manière indiquée.

5.253. La disposition permissive sur l'emploi des langues au § 5 a déjà été justifiée ci-dessus⁶⁰⁴.

5.254. Un régime a été instauré au § 6 concernant la mise à disposition et la remise de copies. Pour ce régime, on s'est entre autres inspiré de dispositions analogues en droit allemand, néerlandais et suisse⁶⁰⁵.

5.255. La règle reprise au § 7 au sujet de la force probante montre bien qu'on n'attribue pas une force probante particulière au rapport. Ce principe vaut aussi en droit néerlandais⁶⁰⁶. La disposition proposée concerne évidemment le contenu du rapport. Dans la mesure où il est intégré dans un acte authentique, cet acte revêt en tant que tel une force probante particulière. Mais ceci ne modifie en rien le pouvoir d'appréciation du juge en ce qui concerne son contenu.

L'alinéa deux énumère les facteurs particuliers pouvant influencer sur la force probante.

5.256. Le § 8 dispose que l'article proposé est applicable quelles que soient les dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve. Signalons à ce propos que le rapport constitue un moyen de preuve supplémentaire, propre au droit de la navigation, et qu'il ne porte pas atteinte aux règles du droit judiciaire en matière de preuve.

Cette précision tend notamment à permettre autant que possible l'application de disposition de ce code en ce qui concerne l'audition des parties. C'est pour cette raison qu'il est précisé à l'alinéa deux que le juge peut toujours procéder – même si le propriétaire du navire, l'armateur ou d'autres parties sont impliqués au procès – à l'audition du commandant, des personnes à bord et des autres personnes intéressées⁶⁰⁷.

Et le troisième alinéa de confirmer, pour être complet, que des experts peuvent prendre les déclarations du commandants et des personnes à bord. Il ne s'agit pas d'une audition de témoins, mais de renseignements de tiers. La disposition proposée fournit une base légale à une pratique qui existe déjà depuis longtemps – et qui a été consacrée par la Cour de Cassation⁶⁰⁸ – qui consiste en ceci que des experts judiciaires – notamment les membres de la Commission nautique

⁶⁰¹ Voy. § 522 HGB.

⁶⁰² Voy. § 523 HGB.

⁶⁰³ Voy. *supra*, n° 5.106.

⁶⁰⁴ Voy. *supra*, n° 5.113.

⁶⁰⁵ Voy. et comp. § 525 HGB, art. 353.4 K et l'art. 58 de la loi suisse du 23 septembre 1953.

⁶⁰⁶ Voy. l'art. 356 K.

⁶⁰⁷ Comp. le régime spécifique au § 524 HGB.

⁶⁰⁸ Cass. 30 mars 1899, *Pax*. 1899, I, 164 ; comp. Cass. 13 juillet 1950, *Pax*. 1950, I, 831.

près le tribunal de commerce d'Anvers – prennent des déclarations du commandants et d'autres personnes à bord⁶⁰⁹. Ces déclarations ne sont pas des rapports au sens des paragraphes précédents.

B.12. ARTICLE 5.14. SIGNIFICATIONS

A) TEXTE DE LOI

5.257.

Article 5.14. Les significations

§ 1. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du bâtiment, à l'armateur ou à l'utilisateur du bâtiment dans des causes qui concernent le navire ou le voyage dont il est question peut être remise :

1° à personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du bâtiment ;

2° si la signification à personne n'est pas possible, par la remise à un autre homme d'équipage ou préposé à bord du bâtiment.

§ 2. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au capitaine dans des causes visées à l'article 5.10 est également faite de la manière visée au § 1.

§ 3. Le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code civil, être un préposé tant du propriétaire du bâtiment que de l'armateur et de l'utilisateur du bâtiment.

§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 36 du Code judiciaire.

La copie de l'acte signifié à cette résidence peut toujours être remise à un autre homme d'équipage se trouvant à bord.

B) COMMENTAIRE

5.258. Nous avons expliqué en détail pourquoi il fallait absolument un régime légal exprès pour les significations au capitaine ou batelier⁶¹⁰.

Il a été opté sciemment, dans l'article proposé ici, pour de larges modalités de signification et ce, conformément à la jurisprudence de cassation en vigueur et à la doctrine plus ancienne. Ce régime ne porte pas atteinte aux règles générales du Code judiciaire (not. aux art. 32-36)⁶¹¹, mais les complète avec des règles propres au droit maritime, tout en précisant le sens desdites règles générales dans le contexte du droit maritime.

⁶⁰⁹ Voy. à ce propos not. De Baets, P., « Twee honderd jaar expertise in nautisch deskundigenonderzoek te Antwerpen: Een brevet van bewijswaardigheid », in *Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen 1802-2002*, Merksem, 2002, (3), 9-10 ; Dewulf, S., *Zending en opdracht van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen*, Bruxelles, Larcier, 2006, 60-63, n° 70-71.

⁶¹⁰ Voy. *supra*, n° 5.182.

⁶¹¹ Voy. textes de loi *supra*, n° 5.85.

5.259. Le § 1 dispose que la signification au propriétaire du bâtiment, à l'armateur ou à l'utilisateur du bâtiment dans des causes relatives au navire ou au voyage dont il est question peut être remise :

1° à personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du bâtiment;

2° si la signification à personne n'est pas possible, par la remise à un autre homme d'équipage à bord du bâtiment.

Conformément à l'avis général de la doctrine, cela implique que l'on ne peut signifier *qualitate qua* au commandant qui, au moment de la signification, n'exerce plus le commandement du navire dont il est question. Une signification telle que décrite ici est par contre possible dans les causes relatives au navire qui sont nées avant que l'actuel commandant ne prenne le commandement⁶¹². Est également possible, la signification au commandant après le naufrage du navire, à la suite d'un abordage ou d'un autre accident.

5.260. Est également possible, la signification à d'autres hommes d'équipage ou préposés se trouvant à bord en l'absence du commandant. Cette règle a également été propagée par la doctrine belge⁶¹³.

5.261. Le § 1 proposé peut être appliqué à chaque type de navire et quel que soit le statut juridique du commandant. La notion de navire est définie ailleurs⁶¹⁴; la notion du commandant est définie à l'article 5.1, 3° commenté ci-dessus. Comme indiqué précédemment, Smeesters et Winkelmolen avaient déjà plaidé en faveur d'un élargissement de la possibilité de signifier à bord de bateaux de navigation fluviale⁶¹⁵. Rien n'empêche un élargissement à tous les types de bâtiments. Comme nous l'avons précisé ci-dessus, seul le capitaine dispose, en vertu de l'article 5.10, des pouvoirs de représentation judiciaire.

5.262. Il s'agit dans la disposition proposée de significations au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire. La question épineuse de savoir si et dans quel cas le capitaine représente le propriétaire du navire ou l'armateur en justice n'est cependant souvent pas vraiment mise en relief par la jurisprudence et la doctrine⁶¹⁶. On a préféré accorder ici, en ce qui concerne les significations et ce, pour des raisons pragmatiques, au capitaine le pouvoir de représentation judiciaire tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire⁶¹⁷. Autrement dit, les parties au procès peuvent signifier, par le biais du capitaine, aussi bien au propriétaire du navire qu'à l'armateur et à l'utilisateur du navire. Étant donné qu'il est pour les parties au contrat et les préjudiciés généralement impossible de savoir qui a désigné le capitaine et comment ses pouvoirs ont été décrits dans le contrat d'affrètement en question, le régime proposé ici est le seul qui soit faisable. Il appartient au capitaine et s'il échet à son employeur-affrèteur ou à l'utilisateur du navire de transmettre les significations adressées au propriétaire.

Il n'est pas important de savoir, pour l'application de la règle commentée, si le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire est une personne physique ou morale.

⁶¹² Vgl. Delwaide, L., « De dagvaarding van de kapitein in het zeerecht », in *Liber amicorum Marcel Briers*, Gent, Mys & Breesch, 1993, (129), 148.

⁶¹³ Voy. dans ce sens not. Delwaide, L., « De dagvaarding van de kapitein », *o.c.*, 147 ; De Smet I, 89, n° 76.

⁶¹⁴ Voy. Livre Bleu 3.

⁶¹⁵ Voy. *supra*, n° 5.122.

⁶¹⁶ Voy. à ce sujet p.ex. Fredericq, S., « La représentation en justice de l'armement par le capitaine », note sous Cass. 5 avril 1963, *RCJB* 1965, (408), *o.c.*, 416, n° 14, en particulier 49, où sont posées quelques questions. En France, on partait jadis de l'idée que le capitaine peut, en cas d'affrètement à temps, uniquement représenter l'affrèteur à temps (Voy. Rodière-du Pontavice, 236, n° 260 et références).

⁶¹⁷ Pour ces termes, voy. Livre Bleu 4.

5.263. La règle proposée concerne uniquement les significations « dans des causes qui concernent le bâtiment ou le voyage ». On s’aligne ainsi en quelque sorte sur l’arrêt de la Cour de Cassation du 14 janvier 2005 où il est question de significations « dans toutes les procédures qui concernent le navire »⁶¹⁸. Ce mode de signification ne vaut pas pour d’autres navires ou voyages ou pour des questions qui touchent personnellement le propriétaire du navire ou l’armateur. Peu importe que la cause concerne une relation contractuelle ou extracontractuelle. La notion de voyage doit être comprise ici dans son sens large.

5.264. Le § 2 dispose essentiellement que le mode de signification décrit au § 1 peut aussi être appliqué dans des causes où le capitaine agit, conformément à l’article 5.10, comme représentant judiciaire du propriétaire du navire ou de l’armateur. Mettons que l’acte introductif d’instance adressé à l’ancien capitaine ait été dressé valablement, mais que la signification soit faite à un nouveau commandant ayant entre-temps repris la commande du navire. On peut bien entendu aussi adresser, conformément aux règles de signification normales, la signification à l’ancien capitaine. Le but de cette disposition est de permettre un régime qui soit pratique et faisable, et d’exclure les contestations au sujet de la cessation du commandement du capitaine⁶¹⁹.

5.265. Les règles commentées sont applicables, sans préjudice des autres modes de signification. Sont ainsi visées en premier lieu, les règles du droit de procédure civile reprises dans le Code judiciaire.

Il est bien entendu toujours possible d’assigner normalement un propriétaire de navire ou un armateur, soit, s’il s’agit d’une personne morale, en remettant la signification à son organe ou à son siège social (art. 34-35 C. jud.).

5.266. Reste également applicable, la règle selon laquelle une signification au capitaine, *qualitate qua* ou personnellement, peut être faite « en tout lieu où l’huissier de justice le trouve » (art. 33, deuxième alinéa C. jud.), donc soit à bord du navire, soit ailleurs, p.ex. dans le port ou dans le port où le navire a abordé.

5.267. Le § 3 dispose que le commandant est réputé, pour l’application de l’article 34 du Code judiciaire, être un préposé tant du propriétaire du bâtiment que de l’armateur et de l’utilisateur du bâtiment.

Le but est de confirmer ici que le capitaine et le batelier d’un bateau de navigation intérieure sont réputés, dans le sens de l’article 34 C. jud., être des préposés qui ont « en vertu de la loi » les qualités pour représenter la personne morale en justice, en vue desdites significations.

Cette précision vaut cependant uniquement en ce qui concerne l’application de l’article 34 C. jud. La disposition n’a, elle non plus, pour conséquence que le batelier d’un bateau de navigation intérieure ou autre bateau se voit accorder pour autant le pouvoir de représentation judiciaire. Comme expliqué ci-dessus, il n’y a aucune raison d’accorder un tel pouvoir au batelier⁶²⁰.

5.268. Le § 4 dispose que le capitaine est réputé avoir sa résidence, au sens de l’article 36 du Code judiciaire, à bord du navire et que la copie de l’acte signifié à cette résidence, peut être remise à un autre homme d’équipage se trouvant à bord.

⁶¹⁸ Voy. *supra*, n° 5.88.

⁶¹⁹ Voy. à ce propos not. déjà *supra*, n°s 5.88 en 5.92.

⁶²⁰ Voy. *supra*, n° 5.182.

Ce qui confirme que le capitaine peut toujours être assigné, *qualitate qua* ou personnellement, à bord du navire, même si la signification ne peut être faite à personne.

5.269. La règle de l'article 38 C. jud. demeure applicable : dans certains cas, une copie peut être laissée à bord.

B.13. ARTICLE 5.15. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

5.270.

Article 5.15. La prescription

Sans préjudice d'autres dispositions applicables, les actions du propriétaire du bâtiment, de l'armateur, de l'utilisateur du bâtiment et du commandant relatives à l'exécution des tâches visées à l'article 5.8 se prescrivent :

1° lorsque le commandant était lié par un contrat de travail maritime ou fluvial, conformément aux règles de prescription applicables ;

2° dans les autres cas, par deux ans après la cessation du service du commandant à bord du bâtiment concerné.

B) COMMENTAIRE

5.271. La disposition proposée s'inscrit dans le cadre des efforts engagés pour rationaliser autant que possible les délais de prescription en droit maritime⁶²¹.

5.272. Les dispositions sous 1° font en particulier référence aux règles de prescription particulières reprises dans la Loi contrat d'engagement pêcheur (art. 59), la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 77) et la Loi sur les contrats de travail 1978 (art. 15). Les autres règles particulières en matière de prescription reprises dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation, priment également (« Sans préjudice d'autres dispositions applicables »). Les règles particulières de prescription se rapportant à l'engagement de commandants et d'hommes d'équipage reprises à l'article 270 de la Loi maritime ne doivent pas être maintenues.

⁶²¹ Voy. à ce sujet Livre Bleu 1, 184-185, n°s 1.222-1.224.

4. RESPONSABILITÉ

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

5.273. La Loi maritime contient des dispositions spécifiques, issues de l'ancien droit maritime et déjà mentionnées intégralement ci-dessus⁶²² au sujet du capitaine et d'autres commandants, qui sont reprises dans une Section spéciale distincte (art. 58-84). Ces articles contiennent également des règles relatives à la responsabilité du capitaine.

5.274. La responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire a été réglée à l'article 46, § 4 de la Loi maritime, inséré en 1989. Ce paragraphe est formulé comme suit :

L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant au service du navire pour les dommages, causés à ce propriétaire, ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail

L'application de cette disposition a été étendue par l'article 10 de la Loi du 11 avril 1989⁶²³ :

1° aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;
2° aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique.

5.275. Le second paragraphe de l'article 253 dispose, en ce qui concerne l'abordage :

Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

5.276. Comme nous l'expliquerons plus loin, un nombre de ces règles en matière de responsabilité sont, conformément à l'article 273 de la Loi maritime, applicables aux bateaux de navigation intérieure et engins flottants⁶²⁴.

5.277. Il convient en outre de tenir compte de divers régimes légaux non repris dans la Loi maritime, en particulier :

- les règles spécifiques en matière de responsabilité reprises dans la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 ;
- les règles spécifiques en matière de responsabilité reprises dans la Loi contrat d'engagement pêcheurie ;
- l'article 49 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, reprenant les principes énoncés à l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978 ;
- la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service de personnes publiques.

⁶²² Voy. *supra*, n° 5.62.

⁶²³ L. 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime (M.B. 6 octobre 1989).

⁶²⁴ Voy. *infra*, n° 5.291.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- COEXISTENCE DE DIVERS RÉGIMES LÉGAUX

5.278. Le régime légal actuel relatif au statut de responsabilité du capitaine et des autres hommes d'équipage est peu clair, voire incohérent. Ceci est dû à la coexistence de différents régimes non adaptés l'un à l'autre.

Nous examinerons ci-dessous la signification précise de ces régimes. Il apparaîtra aussitôt que ce n'est pas seulement l'absence de coordination qui pose problème, mais aussi l'interprétation de chacune de ces réglementations.

- ANCIENNES RÈGLES EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ MARITIME DE LA LOI MARITIME

5.279. Les dispositions relatives à la responsabilité du capitaine ont tout d'abord été reprises dans la section de la Loi maritime au sujet du capitaine. Ces dispositions qui, comme nous l'avons déjà signalé, remontent à l'ancien droit maritime français⁶²⁵, tiennent le capitaine, maître ou patron responsables de fautes, même légères (art. 58), rendent le capitaine expressément responsable envers les intéressés au navire et au chargement en cas de contravention aux obligations imposées relatives à la tenue d'un registre, à l'obligation d'avoir les documents requis à bord du navire et à l'obligation d'être en personne dans le navire à l'entrée et à la sortie des ports (art. 65) et en cas de transport sans autorisation de marchandises en pontée (« sur le tillac ») (art. 66), et stipulent que la responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure (art. 67).

Cette réglementation déjà ancienne fait, depuis plus d'un siècle déjà, l'objet de critiques du fait qu'il n'est dit nulle part clairement dans quelle mesure la responsabilité du capitaine *qualitate qua* — et donc finalement aussi la responsabilité du propriétaire du navire et/ou du transporteur — est en cause, ou au contraire la responsabilité personnelle du capitaine à l'égard de tiers, dont les intéressés au chargement.

L'article 58 de la Loi maritime qui rend le capitaine responsable de fautes « même légères » concerne, selon la doctrine, uniquement la responsabilité contractuelle du capitaine à l'égard de son mandant et définit en d'autres termes les contours de l'*actio mandati* de l'armateur. Jacobs estimait que les tiers, tels les intéressés au chargement, ne peuvent intenter ni une action contractuelle ni une action extracontractuelle contre le capitaine⁶²⁶. Selon lui, l'article 58 de la Loi maritime déroge au régime de responsabilité du mandataire de l'article 1992 C.civ.⁶²⁷, du fait que la Loi maritime ne fait pas de distinction entre une intervention rémunérée et une intervention non rémunérée⁶²⁸. Et Jacobs de poursuivre que le capitaine n'est pas responsable en tant que commettant au sens de l'article 1384 C. civ., même s'il a choisi lui-même les hommes d'équipage conformément à l'article 60 de la Loi maritime⁶²⁹. Smeesters et Winkelmolen se sont en grandes lignes ralliés à l'avis de Jacobs, tout en faisant remarquer que le capitaine reste

⁶²⁵ Voy. *supra*, n° 5.69.

⁶²⁶ Jacobs I, 132-133, n° 108.

⁶²⁷ L'art. 1992 C.civ dispose :

Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion. Néanmoins la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire

⁶²⁸ Jacobs I, 134, n° 108.

⁶²⁹ Jacobs I, 135-138, n° 110.

extracontractuellement responsable envers des tiers, dont les victimes d'un abordage, des fautes commises en dehors de l'exécution d'un contrat⁶³⁰. De Smet semblait raisonner dans le même sens⁶³¹. En 1999, la cour d'appel d'Anvers jugeait que l'article 58 de la Loi maritime règle uniquement la responsabilité du capitaine à l'égard du commettant et du propriétaire du navire/armateur (« *enkel de verantwoordelijkheid regelt van de kapitein ten overstaan van de aansteller en scheepseigenaar/rederij* »)⁶³².

5.280. A noter que l'article 58 de la Loi maritime règle expressément la responsabilité du capitaine, du maître et du patron, alors que les autres règles de responsabilité reprises dans cette section, ne traitent que de la responsabilité du capitaine d'un navire de mer⁶³³. A première vue, seul l'article 58 a donc un champ d'application plus large. L'article 273, § 1, 2^o de la Loi maritime déclare toutefois les articles 46, 58 ainsi que l'article 67 d'application aux « bâtiments de navigation intérieure et aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi », ce qui ne profite bien entendu pas à la lisibilité du régime légal. Comme nous le verrons plus loin, les choses se compliquent encore lorsqu'on lit ces articles en combinaison avec d'autres dispositions également pertinentes⁶³⁴.

5.281. L'article 59 de la Loi maritime, qui dispose que le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge et qu'il doit fournir un connaissance, est placé à un drôle d'endroit dans la Loi maritime⁶³⁵. Alors qu'il s'agit en fait d'une relation entre le transporteur et les intéressés au chargement, l'article figure sous le Chapitre de la Loi maritime intitulé « Des équipages »⁶³⁶. Deuxièmement, le texte de loi semble suggérer que le capitaine assume la responsabilité personnelle de la cargaison, alors que, selon Jacobs, le législateur avait uniquement voulu régler la responsabilité du transporteur et non pas de créer lien contractuel entre le capitaine et les intéressés au chargement⁶³⁷. Troisièmement, le texte de loi est peu compatible et de toute manière n'est pas accordé avec l'article 91, qui est une transposition des Règles de La Haye et qui n'impose la fourniture d'un connaissance que sur demande du chargeur (art. 91.A, § 3, 3^o)⁶³⁸.

5.282. Une critique analogue s'impose en ce qui concerne l'article 65 de la Loi maritime, qui rend le capitaine expressément responsable envers les intéressés au navire et au chargement en cas de contravention aux obligations particulières décrites aux articles précédents relatifs à la tenue d'un registre (art. 61), à la conservation à bord de documents requis (art. 63) et à la présence personnelle à bord à l'entrée et à la sortie de ports (art. 64). Selon Jacobs, le législateur donne deux significations distinctes à la notion de capitaine : l'article rend le capitaine personnellement responsable envers les intéressés au navire et le rend responsable *qualitate qua* envers les intéressés au chargement. Et Jacobs de qualifier ceci de « bizarrerie »⁶³⁹. Smeesters et Winkelmolen s'opposent fermement à ce point de vue en disant qu'en ce qui concerne ces obligations de base que d'ailleurs seul le capitaine doit respecter, le législateur a précisément voulu rendre le capitaine personnellement responsable. Selon eux, il s'agit d'une « pénalité civile qui pèse sur le capitaine

⁶³⁰ Voy. Smeesters-Winkelmolen I, 316-325, n^os 213-218.

⁶³¹ Voy. De Smet I, 109-111, n^o 83.

⁶³² Anvers, 15 février 1999, N.V. Rederij Ringoot / le capitaine du ms « Titan » c.s., 1996/RG/313.

⁶³³ Voy. *supra*, n^o 5.118.

⁶³⁴ Voy. *infra*, n^o 5.291.

⁶³⁵ Voy. déjà *supra*, n^os 5.70-5.71.

⁶³⁶ Voy. déjà Livre Bleu 1, 202, n^o 1.248. L'article reprend l'article 222 du Code de commerce, qui y est également repris sous le Titre au sujet du capitaine. La disposition concorde aussi avec l'ancien art. 9 du Titre I du Livre II de l'Ordonnance.

⁶³⁷ Voy. Jacobs I, 142-143, n^o 115 ; dans le même sens, p.ex. Beltjens IV, 264-265, art. 59, n^o 1-2.

⁶³⁸ Voy. aussi déjà Livre Bleu 1, 109, n^o 1.99 et Livre Bleu 6.

⁶³⁹ Jacobs I, 170, n^o 136.

infidèle ». Les auteurs se sont ralliés à l'avis de Hennebicq, qui avait déjà établi qu'il s'agissait d'obligations impératives pour lesquelles le capitaine est responsable envers la communauté nautique⁶⁴⁰. Ce point de vue est confirmé dans le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande (art. 59), qui sanctionne le non-respect de ces obligations dans le chef du capitaine. Quoi qu'il en soit, l'article 65 de la Loi maritime ne fournit lui-même pas assez de clarté.

5.283. Peut également être qualifié de dépassé, l'article 74 de la Loi maritime. Cet article dispose que le capitaine qui est engagé pour un voyage est tenu de l'achever « à peine de nullité de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et affrêteurs ». Signalons tout d'abord que le non-accomplissement du voyage peut dans certains cas avoir des conséquences sur le plan du droit du travail, du droit disciplinaire et du droit pénal pour le capitaine⁶⁴¹. Accorder un droit à des dommages-intérêts aux propriétaires de cargaisons n'est pas compatible avec la tendance, dont nous reparlerons plus loin, d'assimilation du statut de responsabilité du capitaine à celui d'un travailleur de droit commun⁶⁴². La question relative aux relations entre l'employeur et le travailleur est en outre réglée spécifiquement dans la Loi contrat d'engagement pêcheur (art. 55), ainsi que dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. 75). Nous pouvons donc en conclure provisoirement que le régime spécifique en matière de responsabilité ne doit pas être repris dans le Code belge de la Navigation.

5.284. Les anciennes dispositions du droit maritime étudiées ici, ne permettent pas de savoir si la relation entre le capitaine et l'armateur est une question de droit supplétif ou de droit impératif. Selon certains auteurs, tel De Smet, le contrat de travail entre l'armateur et le capitaine pourrait exonérer celui-ci de sa responsabilité pour les fautes commises dans sa gestion commerciale⁶⁴³. La Loi maritime ne confirme pas la chose. La possibilité de dérogation ne s'accorderait par ailleurs pas avec le régime ultérieur relatif à la responsabilité du capitaine en tant que travailleur salarié, dont nous reparlerons plus tard.

5.285. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard de tiers, dont les intéressés au chargement, la doctrine estime en outre que la responsabilité du capitaine pour une infraction aux articles 61, 63, 64, 66 et aussi des articles 74 et 77 créent une présomption – réfutable – de responsabilité⁶⁴⁴. Cette interprétation stricte du régime de responsabilité de la Loi maritime contraste d'autant plus avec le régime de droit commun en vigueur pour les travailleurs que le législateur a entre-temps aussi voulu le rendre applicable au capitaine.

5.286. Nous avons déjà évoqué l'absence d'un régime clair de DIP dans la Section de la Loi maritime relative au capitaine⁶⁴⁵. Aujourd'hui, on se demande surtout si toutes les actions en responsabilité contre le capitaine sont bien reprises dans les Règlements Rome I- et Rome II⁶⁴⁶.

- RÉGIME SPÉCIFIQUE EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DE LA LOI MARITIME RELATIVE AUX ABORDAGES

5.287. Comme nous avons pu le voir, l'article 253 de la Loi maritime dispose que le capitaine n'encourt aucune responsabilité personnelle, sauf s'il y a, de sa part, faute ou négligence. Cette

⁶⁴⁰ Voy. Smeesters-Winkelmolen I, 325-330, n°s 221-224 et ensuite Hennebicq II.I, 331-332, n°s 309-310 ; comp. De Smet I, 110, n° 83.

⁶⁴¹ En ce qui concerne les conséquences pénales, voy. not. l'art. 64 du Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et pour la Pêcheur maritime.

⁶⁴² Voy. *infra*, n°s 5.289 et s.

⁶⁴³ De Smet I, 109, n° 83.

⁶⁴⁴ Voy. De Smet I, 110, n° 83.

⁶⁴⁵ Voy. *supra*, n° 5.127.

⁶⁴⁶ Vgl. *infra*, n° 5.312.

règle a été reprise dans la loi maritime de 1879 à l'exemple de la loi française. Elle était censée être équitable et conforme aux principes généraux relatifs à la responsabilité du capitaine⁶⁴⁷. Aucune règle n'a été reprise plus tard dans la Convention d'Abordage 1910 concernant la responsabilité personnelle du capitaine.

5.288. Conformément à l'article 278 de la Loi maritime, l'article 253 s'applique aussi aux bateaux de navigation intérieure.

- RÉFÉRENCE À L'ARTICLE 18 DE LA LOI SUR LES CONTRATS DE TRAVAIL DANS L'ARTICLE 46, § 4 DE LA LOI MARITIME

5.289. Comme nous avons pu le voir, la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire est régie à l'article 46 § 4 de la Loi maritime, qui dispose que l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail est applicable en ce qui concerne

la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant au service du navire pour les dommages, causés à ce propriétaire, ou au tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail.

Ledit article 18 de la Loi sur les contrats de travail dispose :

En cas de dommages causés par le travailleur à l'employeur ou à des tiers dans l'exécution de son contrat, le travailleur ne répond que de son dol et de sa faute lourde.

Il ne répond de sa faute légère que si celle-ci présente dans son chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel.

A peine de nullité, il ne peut être dérogé à la responsabilité fixée aux alinéas 1er et 2 que par une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi, et ce uniquement en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de l'employeur.

L'employeur peut, dans les conditions prévues par l'article 23 de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, imputer sur la rémunération les indemnités et dommages-intérêts qui lui sont dus en vertu du présent article et qui ont été, après les faits, convenus avec le travailleur ou fixés par le juge.

On peut lire l'explication suivante au sujet de l'article 46 § 4 de la Loi maritime dans l'Exposé des motifs du projet de loi :

Le quatrième paragraphe est nécessaire, étant donné que les lois réglant le contrat de travail des personnes au service du bâtiment ne comportent pas de disposition analogue. Dorénavant les personnes au service du navire ou bateau de navigation intérieure seront traitées — en ce qui concerne leur responsabilité envers leur employeur et envers des tiers pour les fautes commises lors de l'exécution de leur tâche — de la même façon que les autres travailleurs qui tombent sous l'application de la loi de 1978 sur le contrat de travail⁶⁴⁸.

5.290. La plupart des juristes belges estiment à juste titre que l'article 46, § 4 de la Loi maritime n'est pas incompatible avec la Convention LLMC qui accorde non seulement au propriétaire du navire, mais aussi à ses préposés, le droit d'invoquer la limitation de responsabilité décrite dans la

⁶⁴⁷ *Doc. parl.*, Chambre, 1874-75, n° 238, 44.

⁶⁴⁸ *Doc. parl.*, Chambre, A.E. 1988, n° 536/1, 6.

Convention⁶⁴⁹. La Convention n'avait en effet pas pour objectif de régler la base de la responsabilité des subordonnés.

5.291. En vertu de l'article 273, § 1, 2° de la Loi maritime, l'article 46 de la Loi maritime est intégralement applicable « aux bâtiments de navigation intérieure » et « aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi ».

Le régime a amélioré le statut du contremaître-batelier, qui ne pouvait auparavant prétendre à une limite de responsabilité et qui était souvent interpellé dans la pratique⁶⁵⁰.

A noter que le législateur a utilisé en 1989 le terme « *bâtiments* de navigation intérieure » au lieu du terme « *bateaux* d'intérieur » utilisé partout ailleurs dans la Loi maritime et spécifiquement défini à l'article 271⁶⁵¹.

Un autre problème est qu'on n'a, strictement parlant, pas procédé à l'assimilation d'autres engins à des « bâtiments de navigation intérieure ». Une telle assimilation a uniquement été élaborée dans l'Arrêté royal du 24 novembre 1989 « relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime »⁶⁵² en vue de l'application de dispositions relatives à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire⁶⁵³.

L'application de l'article 46, § 4 à d'autres bâtiments que les navires de mer au sens de l'article 1 de la Loi maritime est donc problématique.

5.292. Il ressort en outre de l'article 10 de la Loi du 11 avril 1989 que l'article 46 de la Loi maritime s'applique aussi aux « bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments », et aux « bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique »⁶⁵⁴.

Signalons à ce propos que l'article 46, § 4 de la Loi maritime part explicitement du principe que les préposés du propriétaire du navire en question sont occupés en vertu d'un contrat de travail. Les membres du personnel actifs à bord d'un navire public qui ne sont pas liés par un contrat de travail ne tombent donc pas sous l'application de cet article. Il convient donc de relativiser le résultat de l'assimilation visée par le législateur en 1989 des navires publics à des navires commerciaux.

5.293. Il faut probablement conclure que l'article 46, § 4 de la Loi maritime régit également la responsabilité personnelle des marins pêcheurs. La Loi contrat d'engagement pêcheurie de 2003 continue à régir la responsabilité des marins pêcheurs. Elle dispose toutefois que « la limitation de la responsabilité des propriétaires du navire prévue aux articles 46 et suivants du livre II, titre

⁶⁴⁹ Voy. not. Delwaide-Blockx TBH 1991, 973-974, n° 139 ; Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Bruxelles, Larcier, 2001, 103-104, n° 130 ; Van de Velde, J., « Is het nieuwe artikel 46, § 4 Belgische Loi maritime onverenigbaar met artikel 1, lid 4 van het verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen ? », *Dr. Europ. Trans.* 1990, 395-405 ; sinon Tricot, L., « Het zeerecht morgen », *RW* 1987-88, (1417), 1419, n° 4 ; au sujet de la Convention LLMC, voy. Livre Bleu 4.

⁶⁵⁰ De Decker, M., « De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De Wet van 11 april 1989 », *R.D.C.* 1991, (95), 109, n° 18.

⁶⁵¹ Voy. Livre Bleu 3.

⁶⁵² *M.B.* 1 décembre, 1989, err. *M.B.* 8 décembre 1990.

⁶⁵³ Voy. le passage « pour l'application des articles 2 et 3 » à l'art. 1, § 1 et aussi le contenu desdits art. 2 et 3, où les matières abordées à l'art. 46, § 4 ne sont pas examinées.

⁶⁵⁴ Voy. déjà *supra*, n° 5.274.

II du Code du commerce » n'est pas applicable « aux créances résultant, pour le marin pêcheur, des dispositions de la présente loi » (art. 50), mais cette exclusion ne touche pas la responsabilité personnelle des marins pêcheurs et ne semble donc pas influencer sur l'application de l'article 46, § 4 de la Loi maritime. La Loi contrat d'engagement pêcheur 2003 ne prévoit en tous cas pas de régime propre relatif à la responsabilité personnelle des marins pêcheurs. Lors de l'élaboration de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, le Conseil d'État, qui n'a prêté aucune attention à l'article 46, § 4 existant de la Loi maritime, a cependant insisté pour qu'on ajoute une disposition analogue à la Loi contrat d'engagement dans la pêcheur 2003. Ainsi, il signala :

L'article 21 du projet règle la responsabilité limitée des marins, à la différence de la loi du 3 mai 2003 en ce qui concerne les marins pêcheurs. Le Conseil d'État, section de législation, n'aperçoit pas à première vue quels éléments peuvent justifier valablement cette différence de traitement. Il revient aux auteurs du projet d'insérer une justification adéquate à ce propos dans l'exposé des motifs. À défaut d'une telle justification, il faudra omettre le régime particulier de responsabilité du projet ou insérer une disposition similaire dans la loi du 3 mai 2003 à l'égard des marins pêcheurs afin d'éliminer l'inégalité de traitement précitée, qui ne saurait être adéquatement justifiée⁶⁵⁵.

Force est entre-temps de conclure que l'article 46, § 4 de la Loi maritime est peu clair en ce qui concerne le type de bâtiments qu'il couvre.

5.294. Notons, toujours en ce qui concerne le champ d'application, un nombre d'autres problèmes.

Ainsi, l'article 46, § 4 de la Loi maritime ne dit pas clairement s'il tend à régler aussi spécifiquement la question de la responsabilité personnelle du capitaine, comme elle est réglée depuis toujours dans la Section du Code dont nous avons déjà parlé, au sujet du capitaine⁶⁵⁶ et à l'article 253 au sujet des abordages⁶⁵⁷. Les dispositions de cette Section n'ont apparemment pas été examinées lors des travaux préparatoires de la Loi du 11 avril 1989. L'article 46, § 4 de la Loi maritime mentionne de manière générale les « préposés » du propriétaire du navire. Un capitaine peut évidemment en faire partie, mais vu le régime spécial prévu pour le capitaine au § 2 de l'article de loi, une précision plus pointue aurait été utile.

L'on pourrait aussi arguer que l'article 46, § 4 de la Loi maritime n'est pas applicable lorsque le capitaine agit en tant que mandataire légal ou contractuel⁶⁵⁸. L'on pourrait alléguer dans ce cas que le capitaine n'agit pas « lors de l'exécution de [son] contrat de travail » dans le sens de cet article. Une telle interprétation s'accorderait avec la constatation qu'en 1989, le législateur n'a apporté aucune modification aux anciennes règles en matière de responsabilité maritime, se rapportant en partie aux fonctions commerciales du capitaine.

Une éventuelle extension du champ d'application de l'article 46, § 4 aux commandants n'agissant pas comme travailleur (p.ex. un capitaine/copropriétaire de navire, un patron batelier ou le « commandant » d'un bâtiment de plaisance) n'a apparemment jamais été envisagée. Cette assimilation risquerait d'ailleurs d'engendrer d'autres discriminations inopportunes, dont, pour ce qui est du droit commun, une entre les différentes sortes d'auteurs de dommages et, pour ce qui est du droit maritime, entre différentes sortes de propriétaires de navires.

⁶⁵⁵ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 119.

⁶⁵⁶ *Voy. supra*, n°s 5.279 et s.

⁶⁵⁷ *Voy. supra*, n° 5.287.

⁶⁵⁸ Sur la qualification tout sauf évidente du capitaine en tant que mandataire, *voy. supra*, n° 5.72.

5.295. Un troisième problème de détermination du champ d'application précis de l'article 46, § 4 a trait au fait que le texte de loi parle uniquement de la responsabilité personnelle des préposés « du propriétaire du navire ». Force est d'interpréter cela à première vue comme une exclusion du champ d'application des préposés de non-propriétaires de navire, tels les affrêteurs coque nue. L'article 54 de la Loi maritime, repris à la Section 6 du Chapitre I du Titre II, intitulée « Dispositions générales », dispose toutefois qu'il convient d'entendre le propriétaire du navire dans le sens qu'on lui a attribué dans la Convention LLMC. L'article 1.2 de cette Convention dispose que l'expression « propriétaire du navire » désigne « le propriétaire, l'affrêteur et l'armateur », ainsi que « l'armateur-gérant d'un navire de mer ». Il s'ensuit que l'article 46, § 4 règle aussi la responsabilité des hommes d'équipage qui n'ont pas été désignés par le propriétaire du navire. Comme ces diverses dispositions doivent en plus être lues ensemble, la loi est tout sauf transparente.

5.296. La doctrine a fait remarquer que l'article 46 § 3 laisse faussement entendre que le pilote est également un préposé du propriétaire du navire⁶⁵⁹. L'article 46, § 4 de la Loi maritime ne règle pas du tout la responsabilité personnelle du pilote, qui, elle, est régie par l'article 3bis de la Loi sur le pilotage.

5.297. Un autre problème enfin consiste en ceci que l'article 46, § 4 de la Loi maritime a été inséré à un mauvais endroit. La disposition a été intégrée à la Section 1 du Chapitre I du Titre II de la Loi maritime, concernant la responsabilité des propriétaires de navires. En réalité, l'article 46, § 4 n'a pas trait à la responsabilité des propriétaires de navires, mais à celle des préposés. La réglementation devra donc être ajoutée aux sections 1 et 2 appropriées du Chapitre II (ou aux dispositions communes de ces deux Sections), qui régissent le statut de l'équipage, et dont la Section 1 comporte, comme nous avons pu le voir, des dispositions relatives à la responsabilité du capitaine. L'insertion de l'article 46, § 4 dans une Section moins évidente explique aussi le manque actuel de coordination des dispositions légales appropriées.

5.298. L'insertion en 1989 de la nouvelle règle légale, relative à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire dans la Loi maritime, et non pas dans la Loi contrat d'engagement maritime 1928, a eu pour conséquence que cette nouvelle règle a échappé à l'attention de divers spécialistes du droit du travail. C'est à tort que d'aucuns ont prétendu, après la modification de la loi au sujet de l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail que cette dernière disposition n'est pas applicable aux travailleurs dans la navigation maritime et la navigation intérieure⁶⁶⁰. Cette appréciation erronée de spécialistes illustre que l'actuelle absence de coordination des lois pertinentes peut être source d'insécurité juridique.

- RÉGIMES PARTICULIERS DE RESPONSABILITÉ DANS LA LOI CONTRATS
D'ENGAGEMENT NAVIGATION INTÉRIEURE 1936

5.299. La loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936 contient les règles particulières de responsabilité suivantes :

⁶⁵⁹ Voy. aussi Livre Bleu 4.

⁶⁶⁰ Voy. p.ex. Cuypers, D., « De aansprakelijkheid van de werknemer », *Oriëntatie*, 1992, (253), 257 ; De Jaegere, Ph., « De aansprakelijkheid van de werknemer t.a.v. derden in het licht van artikel 18 van de Wet betreffende de arbeidsovereenkomsten », in Vanachter, O. (éd.), *Arbeidsrecht. Een confrontatie tussen theorie en praktijk*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 1993, (263), 268 ; Swinnen, J., « Aansprakelijkheid werknemers voor schade aan werkgever of derden », *Personeelszaken*, 2002, n° 7, (27), 28 ; voy. aussi Humblet, P. not., *Synopsis van het Belgisch arbeidsrecht*, Anvers/Groningen, Intersentia, 2002, 106, n° 163 (concernant les bateliers).

Article 15

Il est interdit à l'engagé d'embarquer des marchandises pour son compte personnel, sauf autorisation expresse de l'armateur ou de son représentant.

L'engagé est tenu de faire connaître, en vue des déclarations en douane, à l'armateur ou à son représentant, la nature et la quantité exactes des objets de consommation personnelle qui sont en sa possession.

L'engagé qui contrevient aux dispositions du premier alinéa est responsable de toutes amendes et peines fiscales subies de ce chef par le bateau, sans préjudice du droit de l'armateur ou de son représentant de détruire les objets ou marchandises qui auraient fait l'objet d'une tentative de fraude.

Article 31

La partie qui rompt le contrat sans motif légitime, en omettant de donner le préavis de congé ou sans attendre l'expiration du délai de préavis, est tenue de payer à l'autre partie une indemnité égale au salaire entier correspondant soit à la durée du délai de préavis, soit à la partie de ce délai restant à courir.

Ces dispositions n'ont pas été adaptées en fonction de l'actuel article 46, § 4 de la Loi maritime, inséré par la suite.

- RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ PARTICULIERS DE LA LOI CONTRAT D'ENGAGEMENT DANS LA PÊCHERIE 2003

5.300. La Loi contrat d'engagement pêcheurie 2003 contient diverses dispositions particulières relatives aux amendes et aux sinistres :

Article 18

§ 1er. Il est interdit au marin pêcheur de transporter pour son propre compte des marchandises sur le navire, sauf autorisation écrite de l'armateur ou de son préposé.

§ 2. Il est interdit au marin pêcheur d'embarquer des boissons alcooliques, des stupéfiants ou des hallucinogènes, que ce soit pour son usage personnel ou non.

§ 3. La disposition du paragraphe précédent ne vaut pas pour les boissons légèrement alcoolisées dont l'embarquement peut être considéré comme normal en fonction de la durée du voyage et du nombre de membres d'équipage.

§ 4. Le marin pêcheur qui contrevient aux dispositions du présent article est tenu de tous les dommages, amendes fiscales ou sanctions encourus par le navire de pêche en raison de l'infraction, sans préjudice du droit du patron de saisir ou de détruire lesdites substances.

Article 19

Le marin pêcheur prend dûment soin de tous les instruments, machines et objets que l'armateur met à sa disposition pour l'exercice de sa fonction. En cas de destruction ou de détérioration manifestement volontaire, il est tenu de payer des dommages-intérêts à l'armateur.

Article 56

Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation exceptées, les amendes pénales et administratives concernant le navire de pêche sont à charge de l'armateur. Celui-ci peut récupérer l'amende à charge du patron de pêche s'il démontre que ce dernier a commis l'infraction délibérément ou a commis une faute grave.

Article 63

L'armateur est civilement responsable des amendes auxquelles ses préposés ou mandataires sont condamnés.

L'article 18, § 4 a été commenté comme suit dans l'Exposé des motifs :

Si un navire est retenu dans un port en raison de la présence à bord de produits interdits (par exemple, des stupéfiants), qu'une amende doit être payée ou que le navire a subi un quelconque autre préjudice, le pêcheur de mer concerné sera tenu d'indemniser le préjudice subi, en ce compris le manque à gagner en cas d'immobilisation du navire.⁶⁶¹

Et l'article 56 a été commenté comme suit dans l'Exposé des motifs :

Les amendes pénales et administratives concernant le navire sont à charge de l'armateur. Elles peuvent être infligées pour toutes sortes de motifs : pêche dans une zone interdite ou fermée, filets à maillage trop serré, détention à bord de poissons de trop petite taille, présence à bord d'une prise trop importante, indication incorrecte de la quantité de poissons pêchés, etc... Certains armateurs se remboursent de ces amendes (qui peuvent atteindre des millions) sur le salaire du patron de pêche, arguant pour ce faire que c'est lui qui a pris la décision à cause de laquelle l'amende a été infligée.

La plupart de ces infractions se commettent cependant soit sur l'ordre de l'armateur, soit à tout le moins au su de celui-ci. Il est donc normal que ce soit lui, en sa qualité d'employeur, qui paie les amendes qui sanctionnent les actes accomplis par son patron de pêche en sa qualité de travailleur. En outre, le droit maritime, tant national qu'international, prévoit que le capitaine (ou le patron de pêche) est le représentant de l'armateur à l'étranger. Celui-ci peut toutefois se retourner contre le patron de pêche s'il peut prouver que ce dernier a commis délibérément l'infraction ou a commis une faute grave.

Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation en mer restent toutefois à charge du patron de pêche, puisque c'est lui qui est responsable de la navigation du navire. Ces amendes sont infligées si le navire n'a pas suivi les couloirs de navigation imposés, n'a pas fait usage des signaux lumineux ou diurnes requis, n'a pas effectué à temps une manœuvre d'évitement, n'a pas assuré de surveillance radio, n'a pas émis les signaux requis, etc.⁶⁶²

La Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 ne contient aucune disposition analogue. La Loi contrat d'engagement pêcheur 2003 ne reprend aucune disposition calquée sur l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978. Apparemment, on n'a pas prêté attention à l'application éventuelle de l'article 46, § 4 van de Loi maritime lors des travaux préparatoires de la loi du 2003.

- REPRISE DU STATUT DE DROIT COMMUN EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DES TRAVAILLEURS DANS LA LOI CONTRAT D'ENGAGEMENT À BORD DE NAVIRES DE MER 2007

5.301. L'article 49 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 dispose :

En cas de dommages causés par le marin à l'armateur ou à des tiers dans l'exécution de son contrat d'engagement, il ne répond que de sa faute intentionnelle et de sa faute lourde. Il ne répond de sa faute légère que si celle-ci présente dans son chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel.

A peine de nullité, il ne peut être dérogé à la responsabilité visée aux alinéas 1er et 2 qu'en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de l'armateur. Cette dérogation doit faire l'objet d'une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi.

L'armateur peut, dans les conditions prévues par l'article 23 de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, imputer sur la rémunération les indemnités et dommages-

⁶⁶¹ Doc. parl., Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 18.

⁶⁶² Doc. parl., Chambre, 2001-02, n° 1728/001, 31-32.

intérêts qui lui sont dus en vertu du présent article et qui ont été, après les faits, convenus avec le marin ou fixés par le juge.

5.302. Le texte de loi ne précise nulle part comment cette dernière disposition se rapporte aux anciennes dispositions du droit maritime telles qu'elles figurent aux articles 59 e.s. de la Loi maritime ou à l'article 46, § 4 plus récent de la Loi maritime que nous venons de citer.

L'Exposé des motifs accompagnant le projet de loi justifie comme suit l'introduction du nouveau régime :

Cet article introduit la règle classique de la disposition relative à la responsabilité du travailleur dans l'exécution du contrat de travail. Pareille règle n'est pas présente dans la loi du 5 juin 1928 actuellement en vigueur, ce qui constitue une lacune sur le plan de la protection du marin.

Afin de garantir l'égalité de traitement entre les marins et les travailleurs ordinaires, il convient de prévoir une limitation à la responsabilité du marin, à fortiori en raison du fait que les manipulations susceptibles de causer un dommage dans la marine marchande peuvent avoir des conséquences financières importantes difficiles à supporter pour un travailleur au plan individuel.

Cette règle qui a été introduite est la même que celle de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail. En conséquence, elle doit être interprétée de la même manière dans le cadre de cette loi.⁶⁶³

Cette explication ne suffit évidemment pas. Le législateur n'a apparemment pas tenu compte de l'existence de la disposition explicite relative à la responsabilité du capitaine et des hommes d'équipage, reprise à l'article 46, § 4 de la Loi maritime. Comme nous l'avons expliqué, cette soi-disant lacune dans la loi a déjà été remplie en 1989 et on a par la même occasion trouvé une solution au problème du traitement inégal du personnel navigant et autres travailleurs.

5.303. La manière dont sont formulés les régimes introduits en 2007 diffèrent par ailleurs de ceux de l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail, applicable en vertu de l'article 46, § 4 de la Loi maritime. La Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 parle de « faute intentionnelle » au lieu de « dol » et, en néerlandais, de « zware fout » et « lichte fout » au lieu de « zware schuld » et « lichte schuld ». Ces différences sur le plan terminologique sont le résultat des recommandations du Conseil d'État⁶⁶⁴ et ne semblent rien signifier d'autre.

5.304. Notons toutefois des différences plus importantes encore au niveau de la description du champ d'application.

Disons premièrement que la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 est uniquement applicable aux travailleurs à bord de navires de la marine marchande et autres navires exploités dans un but lucratif⁶⁶⁵, alors que l'article 46, § 4 de la Loi maritime a, comme nous l'avons expliqué, un champ d'application plus large et qu'il s'applique aussi au travail à bord de bateaux de la navigation intérieure, de navires publics et de navires de plaisance⁶⁶⁶.

Secundo, la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 est uniquement applicable au travail à bord de navires belges⁶⁶⁷. La loi ne dit pas clairement si l'article 46, § 4 de la Loi maritime s'applique aussi aux travailleurs à bord de navires étrangers. Selon une certaine doctrine

⁶⁶³ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 45.

⁶⁶⁴ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 45 ; pour le passage pertinent de l'avis, voy. *ibid.*, 121.

⁶⁶⁵ Voy. *supra*, n° 5.16.

⁶⁶⁶ Voy. *supra*, n° 5.292.

⁶⁶⁷ Voy. *supra*, n°s 5.17 et s.

et jurisprudence, l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail est également applicable en cas de dommages causés en Belgique par des personnes engagées dans les liens d'un contrat de travail de droit étranger⁶⁶⁸. Disons qu'actuellement la responsabilité du travailleur à l'égard de l'employeur est régie par le droit qui est d'application conformément au Règlement Rome I au contrat de travail individuel, étant entendu que les lois belges sur les contrats de travail maritime doivent à ce propos probablement aussi être considérées comme des règles de droit impératif particulier⁶⁶⁹. La responsabilité du travailleur à l'égard de tiers tombe sous le droit applicable conformément au Règlement Rome II ; il faut à ce propos aussi partir logiquement du statut desdites dispositions de loi spécifiques en tant que règles de droit impératif particulier. Il n'est pas clair toutefois si un tel statut peut être attribué à l'article 46, § 4 de la Loi maritime. L'article 18 de la Loi sur les contrats de travail auquel il est fait référence, est de toute manière considéré, dans le contexte du DIP, comme une disposition de loi impérative⁶⁷⁰.

Rien ne permet par ailleurs de conclure que la différence dans le champ d'application a été à l'origine de la reprise, dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, des principes figurant déjà à l'article 46, § 4 de la Loi maritime.

5.305. Le manque de coordination entre les règles générales de responsabilité plus récentes comprises dans l'article 46, § 4 de la Loi maritime et dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, d'une part, et les règles de responsabilité plus anciennes du capitaine reprises dans la Loi maritime, d'autre part, apparaît aussi à la lecture de la règle que les premières réglementations sont de droit impératif⁶⁷¹ et la dernière probablement — ou du moins en partie — de droit supplétif.

5.306. L'on pourrait aussi arguer, en ce qui concerne le régime de responsabilité repris dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, que ce régime ne s'applique pas lorsque le capitaine agit comme mandataire⁶⁷². Cette question est de toute façon une source potentielle de dissension.

5.307. Les réglementations légales décrites ne s'intéressent aucunement à la responsabilité du capitaine — et de l'armateur — pour les fautes lors de l'exécution, par ce premier, de ses fonctions légales en tant que représentant des autorités (en tant qu'autorité disciplinaire, officier de la police judiciaire, officier de l'état civil ou « notaire » pouvant passer des testaments maritimes). La doctrine estime que l'armateur n'est aucunement responsable et que non seulement la responsabilité personnelle du capitaine est en cause, mais aussi celle de l'État

⁶⁶⁸ Voy. not. Anvers, 8 novembre 1989, *RGAR* 1991, n° 11763 ; Fry, A., « Responsabilité du travailleur: l'employeur entre le marteau et l'enclume », in Claey's & Engels, *De Arbeidsovereenkomstenwet na 30 jaar... anders bekeken*, Bruxelles/Gand, De Boeck/Larcier, 2008, (81), 84 ; Vander Elst, R., note sous Anvers, 8 novembre 1989, *RGAR* 1991, n° 11763 ; Verhaegen, E., « De aansprakelijkheid van werknemers voor schade aan de werkgever of aan derden », *P & O praktijkblad*, 2009, n° 1, (4), 5 ; comp. cependant De Jaegere, Ph., « De aansprakelijkheid van de werknemer t.a.v. derden in het licht van artikel 18 van de Wet betreffende de arbeidsovereenkomsten », in Vanachter, O. (éd.), *Arbeidsrecht. Een confrontatie tussen theorie en praktijk*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 1993, (263), 269-270.

⁶⁶⁹ Voy. *supra*, n°s 5.21-5.22.

⁶⁷⁰ Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Malines, Kluwer, 2009, 700, n° 619.

⁶⁷¹ Voy. not. en ce qui concerne l'art. 18 de la Loi sur les contrats de travail, Claes, M., *De plichten van werknemer en werkgever*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2000, 44-45, n° 41 ; Colens, A. et Colens, M., *Le contrat d'emploi*, Bruxelles, Larcier, 1980, 87, n° 48 ; Cuypers, D., « De aansprakelijkheid van de werknemer », *Oriëntatie*, 1992, (253), 256 ; Fry, A., « Responsabilité du travailleur: l'employeur entre le marteau et l'enclume », in Claey's & Engels, *De Arbeidsovereenkomstenwet na 30 jaar... anders bekeken*, Bruxelles/Gand, De Boeck/Larcier, 2008, (81), 88-89 (plus commentaire au sujet de l'option ordre public) ; Swinnen, J., « Aansprakelijkheid werknemers voor schade aan werkgever of derden », *Personeelszaken*, 2002, n° 7, (27), 27 ; Van Oevelen, A., « De civielrechtelijke aansprakelijkheid van de werknemer en van de werkgever voor de onrechtmatige daden van de werknemer in het raam van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst », *RW* 1987-88, (1168), 1180, n° 21.

⁶⁷² Voy. *supra*, n° 5.294.

belge⁶⁷³. La loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques⁶⁷⁴ dont nous reparlerons plus tard, ne semble pas résoudre la question étant donné qu'elle ne vaut manifestement, comme il ressort de diverses dispositions, que pour le personnel *qui est au service des personnes publiques*⁶⁷⁵, ce qui n'est pas le cas pour le capitaine d'un navire de la marine marchande.

- APPLICABILITÉ DE LA LOI DU 10 FÉVRIER 2003 RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ
DU PERSONNEL DE L'ÉTAT

5.308. A la suite d'une jurisprudence de la Cour d'Arbitrage estimant que la non-application de la réglementation en matière de responsabilité, reprise à l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978, du personnel des pouvoirs public agissant en tant qu'organe était contraire au principe constitutionnel d'égalité⁶⁷⁶, la Loi du 10 février 2003 « relative à la responsabilité des et ou pour les membres du personnel au service des personnes publiques »⁶⁷⁷ dispose, entre autres, qu'au cas où des membres du personnel au service de personnes publiques, dont la situation est régie statutairement, causeraient des dommages à des personnes publiques ou des tiers lors de l'exécution de leur service, il ne seront responsables que de leur dol ou de leur faute lourde. Ils ne seront responsables pour la faute légère, que si celle-ci présente dans leur chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel (art. 2). En vertu de la loi, les personnes publiques sont responsables du dommage causé par leurs membres du personnel à un tiers dans l'exécution de leur service, de la même manière que les commettants sont responsables du dommage causé par leurs préposés, et ce aussi bien lorsque la situation de ces membres du personnel est réglée statutairement que lorsqu'ils agissent dans l'exercice de la puissance publique (art. 3).

Il ressort de l'Exposé des motifs du projet de loi que la notion personne publique doit être comprise dans un sens plutôt large et qu'elle peut donc couvrir, entre autres, les entreprises portuaires communales autonomes⁶⁷⁸. Concrètement, la loi pourrait être pertinente pour le personnel occupé à bord de remorqueurs, de navires de recherche scientifique et d'autres bâtiments de service.

La loi comprend quelques prescriptions particulières d'ordre procédural, qui sont uniquement applicables aux membres du personnel de personnes publiques. Les membres du personnel au service d'une personne morale de droit public qui font l'objet d'une action en dommages et intérêts devant la juridiction civile ou pénale en raison d'un dommage causé à un tiers dans l'exercice de leurs fonctions en informent la personne morale de droit public et peuvent l'appeler en intervention forcée ; la personne morale de droit public peut également intervenir volontairement (art. 4). Deuxièmement, l'action en dommages et intérêts ainsi que l'action récursoire, exercée par une personne morale de droit public contre un membre de son personnel, n'est recevable que si elle est précédée d'une offre de transaction faite au défendeur. Les

⁶⁷³ Voy. not. Libert, H., « De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij », *RW* 1985-86, (2667), 2673-2674, n° 9.

⁶⁷⁴ Voy. *infra*, n°s 5.308-5.309.

⁶⁷⁵ Voy. les passages « au service de » aux art. 2 et 4 et « leur personnel » aux art. 3 et 5.

⁶⁷⁶ Voy. not. Cour d'Arbitrage, 18 décembre 1996, n° 77/96, *M.B.* 8 février 1997, *AJT* 1996-97, 551, note d'Elias, B., « Naar een gelijkschakeling werknemers - ambtenaren inzake burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden ? », *JLM.B.* 1997, 265, note de Henry, P., « La responsabilité des organes: le début de la fin ? », *RW* 1996-97, 1252, note X.

⁶⁷⁷ *M.B.* 27 février 2003. Pour un commentaire exhaustif, voy. Van Oevelen, A., « De nieuwe wettelijke regeling betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen », *RW* 2003-04, 161-179.

⁶⁷⁸ *Doc. parl.*, Chambre, 20014-02, n° 1736/001, 16.

personnes morales de droit public peuvent décider que le dommage ne doit être réparé qu'en partie (art. 5).

5.309. Ni les travaux préparatoires de la loi, ni la doctrine n'ont prêté beaucoup d'attention à son applicabilité aux membres du personnel de personnes morales publiques à bord de navires.

Cette problématique doit être abordée en se basant sur la disposition de la Loi du 10 février 2003 selon laquelle la loi ne porte pas préjudice à l'application d'autres lois ou de décrets qui régissent les matières visées par cette loi, pour certaines catégories de membres du personnel de personnes publiques (art. 8).

La loi du 10 février 2003 semble quoi qu'il en soit également applicable aux membres du personnel statutaire engagés à bord de navires puisque ces personnes sont exclues du champ d'application de l'article 46, § 4 de la Loi maritime⁶⁷⁹.

Comme l'article 46, § 4 de la Loi maritime s'applique, comme nous l'avons vu, aussi aux préposés actifs sous un contrat de travail à bord de navires publics⁶⁸⁰, l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail est et reste applicable à ces préposés.

Quant à savoir si les prescriptions procédurales reprises dans la Loi du 10 février 2003 sont applicables à ces préposés, la chose est moins claire, mais il est probable que oui.

Une précision légale du rapport entre la Loi du 10 février 2003 et le Code belge de la Navigation serait en tout cas utile. Il convient à ce propos d'examiner également s'il ne vaudrait pas mieux substituer totalement le régime du Code belge de la Navigation en tant que *lex specialis* à celui de la Loi du 27 février 2003 et donc de déclarer cette dernière loi totalement inapplicable aux hommes d'équipage.

- RESPONSABILITÉ DISCIPLINAIRE ET PÉNALE

5.310. Il convient aussi de tenir compte, lors de l'élaboration d'un nouveau régime de responsabilité, de la responsabilité disciplinaire et pénale du capitaine.

Rappelons, en ce qui concerne la responsabilité disciplinaire, que le Conseil d'enquête maritime a le pouvoir, en vertu de la Loi relative au Conseil d'enquête maritime, d'infliger des peines disciplinaires aux officiers de navires. La responsabilité pénale du capitaine est amplement élaborée dans le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime. Rien n'empêche le capitaine d'être tenu personnellement extracontractuellement responsable par la victime d'un délit commis par lui, en particulier d'un délit maritime décrit dans le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime.

Dans la mesure où l'article 46, § 4 de la Loi maritime ou l'article 49 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 est applicable, cette dernière disposition continue de régir les conséquences civiles d'un délit commis par un commandant ou un homme d'équipage. Il s'agit en l'occurrence d'une règle qui s'applique aussi sous l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978⁶⁸¹, sur laquelle, comme nous l'avons vu, sont basés lesdits régimes particuliers.

⁶⁷⁹ Voy. *supra*, n° 5.292.

⁶⁸⁰ Voy. encore *supra*, n° 5.292.

⁶⁸¹ Voy. not. Dooms, V., *De verhouding tussen de vordering ex contractu en ex delicto in het kader van de arbeidsovereenkomst*, Bruxelles, Larcier, 2003, 120, n°s 420-421.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

5.311. Lors du congrès maritime d'Anvers en 1885, on a tenté d'élaborer une règle internationale relative à la responsabilité personnelle du capitaine. La règle suivante a été adoptée:

En principe, le capitaine répond personnellement de ses fautes à l'égard du chargeur. Par exception, il ne doit pas répondre de ses fautes nautiques, lorsque celles-ci n'ont pas le caractère du dol ou de la faute lourde. Le capitaine ne peut pas, par des clauses inscrites dans la charte-partie ou dans le connaissement, s'affranchir de la responsabilité qui lui incombe⁶⁸².

Cette première tentative n'a toutefois jamais été suivie d'une règle ou convention.

Quelques conventions maritimes régissent pourtant des aspects spécifiques de la responsabilité personnelle des hommes d'équipage. Un régime important est la disposition de la Convention LLMC, qui accorde au capitaine et autres hommes d'équipage le droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire (art. 1.4). Ajoutons à cela que l'article 4 bis des Règles de La Haye-Visby accorde en principe aux préposés du transporteur le droit de se prévaloir des moyens de défense dont dispose le transporteur. Les clauses Himalaya qui sont stipulées généralement dans les contrats de transport vont aussi dans ce sens.

5.312. Comme indiqué⁶⁸³, le DIP relatif à la responsabilité du travailleur est régi par les Règlements Rome I et Rome II. Il n'est pas clair pourtant dans quelle mesure la responsabilité du capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs légaux est comprise ici⁶⁸⁴.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES LOIS NATIONALES

- ALLEMAGNE

5.313. Les §§ 511-512 plus péremptives précitées⁶⁸⁵ du *Handelsgesetzbuch* en matière de responsabilité du capitaine, qui le tient explicitement coresponsable à l'égard de tiers, dont les intéressés au chargement, est qualifiée d'inhabituelle dans la doctrine allemande et se justifie par l'indépendance dont bénéficiait jadis le capitaine ; aujourd'hui, cette règle est dépassée et devrait être remplacée à la première occasion par une règle plus en conformité avec le droit commun⁶⁸⁶. Les actions récursoires de l'armateur contre le capitaine ayant commis des fautes sont limitées sur une base jurisprudentielle, dans la mesure où il n'a pas commis de faute grave ; apparemment, le capitaine peut alléguer la *Freistellung* (en réalité une garantie) contre les revendications de tiers⁶⁸⁷ ; une règle spécifique à la navigation ne semble cependant pas exister. Selon Puttfarken, le régime légal de responsabilité personnelle du capitaine ne s'applique que dans la mesure où le capitaine devait effectivement accomplir ses obligations, et on doit donc tenir compte de la limitation actuelle de ses pouvoirs pourtant toujours existants selon la loi⁶⁸⁸.

⁶⁸² Voy. *Actes du congrès de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles/Paris, Ferdinand Larcier/G. Pedone-Lauriel, 1886, 414-415 et aussi 205-207.

⁶⁸³ Voy. *supra*, n° 5.304.

⁶⁸⁴ Voy. encore *supra*, n° 5.131.

⁶⁸⁵ Voy. *supra*, n° 5.135.

⁶⁸⁶ Ainsi Herber 157.

⁶⁸⁷ Herber 150 ; Rabe 243-244, n° 16.

⁶⁸⁸ Puttfarken, 230-231, n°s 555-556.

5.314. Les règles particulières en matière de responsabilité du capitaine, qui sont actuellement reprises aux §§ 511-512 *HGB*, ont été abrogées dans la proposition du nouveau code maritime allemand au motif qu'elles ne sont considérées comme dépassées⁶⁸⁹.

5.315. Il n'existe dans le droit maritime allemand pas de règles spécifiques relatives à la responsabilité personnelle d'autres hommes d'équipage que le capitaine. Cette responsabilité n'est que rarement mise en cause dans la pratique⁶⁹⁰. En cas d'actions en dommages et intérêts de tiers, les hommes d'équipage ont en principe une *Freistellungsanspruch* envers l'armateur, les actions récursoires de l'armateur contre le travailleur n'étant dans certains cas pas exclues⁶⁹¹.

- ANGLETERRE

5.316. En principe, la responsabilité personnelle du capitaine est illimitée en droit anglais. Il est libre d'exclure sa responsabilité personnelle lorsqu'il conclut des contrats⁶⁹². Dans la pratique, les propriétaires de navires et transporteurs stipulent souvent des clauses Himalaya, accordant à leurs préposés, dont le capitaine, le droit aux mêmes moyens de défense envers les tiers que ceux dont ils peuvent eux-mêmes se prévaloir⁶⁹³.

- FRANCE

5.317. La responsabilité du capitaine est régie dans la disposition très concise suivante de la Loi n° 69-8⁶⁹⁴ :

Article 5

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Cette règle vaut aussi bien pour la responsabilité contractuelle envers l'armateur – dans la mesure où elle n'implique rien de particulier⁶⁹⁵ – que pour la responsabilité extracontractuelle envers des tiers, même en cas de faute légère. Il est aussi relativement rare dans la pratique française que les capitaines soient tenus personnellement responsables. Bonassies estimait en 2009 que le régime français en matière de responsabilité était resté trop près du régime sévère de l'Ordonnance de la marine⁶⁹⁶.

A la lumière de la jurisprudence de cassation récente relative à la responsabilité des préposés, Bonassies et Scapel ainsi que Tassel avancent que le capitaine qui agit sans outrepasser les limites de la mission qui lui a été confiée par l'armateur (et qui commet par exemple des fautes nautiques), n'encourt aucune responsabilité personnelle envers les tiers. L'armateur ne pourrait mettre le capitaine en cause qu'en cas de faute lourde avec l'intention de causer des dommages⁶⁹⁷. La disposition de loi invoquée semble donc devoir être interprétée à la lumière des règles

⁶⁸⁹ Voy. *supra*, n° 5.146.

⁶⁹⁰ Puttfarken, 234, n° 562.

⁶⁹¹ Voy. Rabe 70-71, n°s 55-60.

⁶⁹² Holman, H., *A Handy Book for Shipowners & Masters*, Londres, The Commercial Printing & Stationery Co., 1948, 20-21.

⁶⁹³ Voy. not. Chorley-Giles, 151-152 ; Grime, 220-225.

⁶⁹⁴ Voy. à ce propos *supra*, n°s 5.150 et s. Il n'est pas question ici non plus du régime repris dans le nouveau Code des transports.

⁶⁹⁵ Voy. Tassel in Beurier, 435, n° 351.52, où il est question d'une « responsabilité banale si l'on peut dire ».

⁶⁹⁶ Bonassies, P., « La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée ? », *DMF* 2009, (809), 811.

⁶⁹⁷ Voy. Bonassies-Scapel, 208-214, n°s 294-297 ; Tassel in Beurier, 435-437, n° 351.53.

générales en matière de responsabilité des commettants. Il s'ensuit qu'en droit français, les clauses Himalaya sont redondantes si l'on veut protéger les préposés⁶⁹⁸.

La règle légale énoncée ne modifie en rien la responsabilité de l'armateur en tant que commettant au sens de l'article 1384, cinquième alinéa du Code civil⁶⁹⁹.

La doctrine française n'est pas claire non plus en ce qui concerne la question de savoir si l'armateur est responsable lorsque le capitaine qu'il désigne commet des fautes dans l'exercice de ses fonctions en tant qu'officier de l'état civil ou si le capitaine est le seul à être le cas échéant personnellement responsable⁷⁰⁰.

- LUXEMBOURG

5.318. La Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ne prévoit apparemment pas de régime particulier en ce qui concerne la responsabilité du capitaine et des autres hommes d'équipage.

- PAYS-BAS

5.319. Jadis, l'article 342 précité⁷⁰¹ du *Wetboek van Koophandel* disposait, au deuxième alinéa, que la violation du premier alinéa entraînait la responsabilité du capitaine pour le dommage qu'il causait à autrui, que ce soit intentionnellement ou par sa faute lourde. Cette protection du capitaine était défendue jadis par le législateur au motif que :

de fouten van den kapitein veelal bestaan uit minder juiste oordeelvellingen, "errors in judgment", onder moeilijke en hachelijke omstandigheden. Aan het maken van dergelijke fouten staat ieder kapitein, ook de meest bevarene, bloot, daar het menselijk oordeelvermogen nu eenmaal niet onfeilbaar is. Het ware niet humaan en niet te billijken den kapitein, die toch reeds een gevaarlijk en verantwoordelijk beroep uitoefent, bloot te stellen aan het risico zijne spaarpenningen te verliezen en tot den bedelstaf te worden gebracht, indien wordt uitgemaakt dat hij bij een dreigende zeeeramp in de ontsteltenis van het ogenblik een minder juist bevel heeft gegeven⁷⁰².

Le Projet Schadee avait repris le régime particulier suivant en matière de responsabilité du capitaine à l'égard de tiers :

De kapitein is, voor zover hij handelde in de uitoefening van zijn in deze afdeling omschreven werkzaamheden, jegens derden slechts aansprakelijk voor schade door hem toegebracht, wanneer deze schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn, dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Ce régime se basait sur l'ancien article 342 du *Wetboek van Koophandel*, ainsi que sur les textes des Conventions pour la définition de la faute lourde. Il ne pouvait être invoqué par le capitaine à l'égard de son employeur.

⁶⁹⁸ Tassel, Y., « Les agents et les auxiliaires », in Beurrier, 352, n° 351.53.

⁶⁹⁹ Comp. Remond-Gouilloud, 134-135, n° 211 ; voy. aussi déjà Ripert I, 717-718, n° 830 et encore 727-728, n° 847-848.

⁷⁰⁰ Voy. not. Rodière TGDMLA, 526, n° 399 et 528, n° 400.

⁷⁰¹ Voy. *supra*, n° 5.161.

⁷⁰² Cité dans Cleveringa, 271.

A la lumière d'un texte de Wachter⁷⁰³, il a finalement été décidé que la position du capitaine ne diffère pas de celle des autres travailleurs au point de justifier un particularisme maritime « *niet zozeer afwijkt van die van andere werknemers, dat een zerechtelijke particularisme hier gerechtvaardigd ware* »⁷⁰⁴. Wachter avait avancé comme argument que la justification donnée d'un régime particulier de l'article 342 était fautive puisqu'elle décrivait l'hypothèse selon laquelle on pouvait accepter une excuse jouant en faveur du capitaine⁷⁰⁵. Le champ d'application de l'article 342 était selon lui en outre trop étendu puisqu'il protégeait le capitaine contre les conséquences de tout acte illicite commis dans sa fonction (« *in zijn betrekking* »), donc aussi lorsqu'il ne se trouvait ou ne se déplaçait pas à bord du navire⁷⁰⁶. Il estima en outre que l'exonération de responsabilité était incompatible avec la possibilité accordée au capitaine et à l'équipage, conformément à la convention internationale adoptée par les Pays-Bas, de limiter sa/leur responsabilité⁷⁰⁷. Et l'auteur d'objecter en outre que le régime en vertu de la règle de DIP habituelle du *lex loci delicti* pouvait uniquement jouer en faveur du capitaine qui commettait une faute dans les eaux intérieures néerlandaises ou dans la mer territoriale néerlandaise⁷⁰⁸.

La disposition légale particulière proposée initialement n'a dès lors pas été reprise dans le Livre 8 NBW, même pas pour les bateliers de la navigation intérieure⁷⁰⁹. Il s'ensuit que le capitaine est responsable en vertu des dispositions générales du NBW⁷¹⁰.

La principale disposition relative à la responsabilité du travailleur en droit néerlandais est celle de l'article 7:661 du Code civil, énoncé comme suit :

1. *De werknemer die bij de uitvoering van de overeenkomst schade toebrengt aan de werkgever of aan een derde jegens wie de werkgever tot vergoeding van die schade is gehouden, is te dier zake niet jegens de werkgever aansprakelijk, tenzij de schade een gConvention sur la loi applicable aux obligations contractuelles is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Uit de omstandigheden van het geval kan, mede gelet op de aard van de overeenkomst, anders voortvloeien dan in de vorige zin is bepaald.*
2. *Afwijking van lid 1 en van artikel 170 lid 3 van Boek 6 ten nadele van de werknemer is slechts mogelijk bij schriftelijke overeenkomst en slechts voor zoover de werknemer te dier zake verzekerd is.*

Cette disposition doit être lue en même temps que l'article 6:170 du Code civil formulé en ces termes :

1. *Voor schade, aan een derde toegebracht door een fout van een ondergeschikte, is degene in wiens dienst de ondergeschikte zijn taak vervult aansprakelijk, indien de kans op de fout door de opdracht tot het verrichten van deze taak is vergroot en degene in wiens dienst hij stond, uit hoofde van hun desbetreffende rechtsbetrekking zeggenschap had over de gedragingen waarin de fout was gelegen.*
2. *Stond de ondergeschikte in dienst van een natuurlijke persoon en was hij niet werkzaam voor een beroep of bedrijf van deze persoon, dan is deze slechts aansprakelijk, indien de ondergeschikte bij het begaan van de fout handelde ter vervulling van de hem opgedragen taak.*
3. *Zijn de ondergeschikte en degene in wiens dienst hij stond, beiden voor de schade aansprakelijk, dan behoeft de ondergeschikte in hun onderlinge verhouding niet in de schadevergoeding bij te dragen, tenzij de*

⁷⁰³ Wachter, B., « Artikel 342 lid 2 K een onzeewaardige bepaling ? », in *Gratia commercii. Opstellen aangeboden aan Prof. Mr. A. van Oven*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1981, 421-430.

⁷⁰⁴ PG Livre 8 NBW, 319-321.

⁷⁰⁵ Wachter, B., « Artikel 342 lid 2 K », *o.c.*, 423.

⁷⁰⁶ Wachter, B., « Artikel 342 lid 2 K », *o.c.*, 426.

⁷⁰⁷ Wachter, B., « Artikel 342 lid 2 K », *o.c.*, 426.

⁷⁰⁸ Wachter, B., « Artikel 342 lid 2 K », *o.c.*, 427-430.

⁷⁰⁹ PG Livre 8 NBW, 800-801.

⁷¹⁰ Cleton, 79.

schade een gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Uit de omstandigheden van het geval, mede gelet op de aard van hun verhouding, kan anders voortvloeien dan in de vorige zijn is bepaald.

Ces dispositions légales semblent impliquer que le travailleur ne peut être attaqué par son employeur, éventuellement dans le cadre d'une action récursoire, que s'il a commis un acte délibéré ou sciemment téméraire⁷¹¹. Signalons aussi la possibilité de dérogation judiciaire prévue audit article 7:661.

En 2002, le *Hoge Raad* estimait que le propriétaire du navire peut uniquement intenter une action récursoire contre le capitaine si ce dernier a commis un acte délibéré ou sciemment téméraire⁷¹².

- AUTRES PAYS

5.320. En Chine, le capitaine n'est responsable envers son employeur qu'en cas de faute intentionnelle ou lourde. Il est peu probable que des tiers puissent intenter une action en responsabilité contre le capitaine ; quoi qu'il en soit, dans la pratique on ne connaît pas de tels litiges⁷¹³.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

5.321. Lors de la première consultation sur la base du Livre vert, la responsabilité personnelle des hommes d'équipage n'a pas spécialement été abordée. Ceci est dû probablement au fait qu'aucune question particulière n'avait été soulevée à ce sujet dans le Livre vert.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

5.322. L'on peut déduire du fait que la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 ait vu le jour après une concertation avec les partenaires sociaux, qui ont marqué leur accord, que le régime en matière de responsabilité s'accorde au fond avec les intérêts des employeurs et travailleurs concernés. Il est, dans cette perspective, d'autant plus remarquable que la Loi contrat d'engagement pêcheurie, qui a également été élaborée en concertation avec le secteur concerné, ne contient pas de telles règles en matière de responsabilité⁷¹⁴.

5.323. Pour évaluer les alternatives légales, il y a lieu de tenir compte de cinq aspects importants.

5.324. Premièrement, il est clair que personne n'a intérêt à ce que l'actuelle prolifération de dispositions légales – pour la plupart contradictoires d'ailleurs – se poursuive. L'objectif premier est de rétablir la transparence sur le plan législatif et de la sécurité juridique. Cet objectif sert autant l'intérêt des employeurs que des travailleurs et des personnes lésées.

⁷¹¹ Pour des commentaires concis de la loi néerlandaise à ce sujet, voy. not. Bakels, H.L., Asscher-Vonk, I.P. et Fase, W.J.P.M., *Schets van het Nederlands arbeidsrecht*, Deventer, Kluwer, 2005, 109-111 ; Buijs, D.J., « 16. Werknemersaansprakelijkheid », in Loonstra, C.J. et Zondag, W.A. (réd.), *Sdu Commentaar Arbeidsrecht*, Den Haag, Sdu Uitgevers, 2007, (623), 626 ; Diebels, M., *De Kleine Gids voor het Nederlandse arbeidsrecht 2005.1*, Deventer, Kluwer, 2005, 103-104 ; Spier, J., Hartlief, T., van Maanen, G.E. et Vriesendorp, R.D., *Verbindenissen uit de wet en schadevergoeding*, Deventer, Kluwer, 2000, 85-86, n° 92 ; van der Grinten, W.C.L., *Arbeidsovereenkomstenrecht*, Deventer, Kluwer, 1999, 169-171 ; van der Heijden, P.F., van Slooten, J.M. et Verhulp, E., *Arbeidsrecht. Tekst & Commentaar*, Deventer, Kluwer, 2008, 126-127.

⁷¹² Hoge Raad, 12 avril 2002, NJ 2003, 138.

⁷¹³ Zhengliang, H., « China », in IEL Transport Law (Dec. 2003), 119-120, n° 216.

⁷¹⁴ Voy. à ce propos *supra*, n° 5.300.

5.325. Deuxièmement, le Code belge de la Navigation doit s'aligner sur la tendance qui vise à assimiler le régime de responsabilité pour les hommes d'équipage à celui des travailleurs de droit commun. Cette tendance, entamée lors de l'instauration de l'article 46, § 4 de la Loi maritime en 1989, s'est poursuivie dans la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

En ce qui concerne plus spécifiquement le capitaine, l'adhésion au droit commun est tout à fait justifiée à la lumière de l'évolution historique du statut de co-entrepreneur à celui d'employé⁷¹⁵. Comme nous avons pu le constater, il existe également dans d'autres pays tels l'Allemagne, la France et les Pays-Bas, une tendance vers une application, au capitaine, du régime de responsabilité de droit commun qui protège le travailleur, ou du moins de certains de ses aspects. Rappelons à ce propos les principes fondamentaux adoptés dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation, selon lesquels les règles spécifiques de droit de la navigation doivent être justifiées à la lumière du principe d'égalité⁷¹⁶ et selon lesquels le droit belge de la navigation doit se conformer à ce qui est pratique courante en droit international⁷¹⁷.**

Une extension du régime de responsabilité de droit commun des travailleurs aux commandants qui ne sont pas des préposés, ne semble pas justifiée et n'a d'ailleurs jamais été envisagée jusqu'ici⁷¹⁸.

5.326. Il ressort troisièmement de la jurisprudence publiée et des informations obtenues de l'URAB, qu'il arrive aujourd'hui très rarement que des capitaines ou autres hommes d'équipage soient attaqués personnellement. Il y a plusieurs raisons à cela.

Disons tout d'abord que, compte tenu du montant des dommages-intérêts et de la solvabilité limitée des travailleurs, cela ne vaut que très rarement, voire jamais la peine de poursuivre les hommes d'équipage à titre personnel. Et que lorsqu'ils sont tout de même attaqués, il ne s'agit souvent que d'une tentative tactique pour contourner les exonérations ou limitations de responsabilité dont dispose le propriétaire du navire ou l'armateur, dans l'espoir que le Club P & I interviendra, sans toutefois y être tenu, ce qu'il fait généralement, sauf en cas de faute intentionnelle⁷¹⁹.

Le droit maritime semble enfin comprendre des règles et mécanismes divers, courants partout dans le monde, dont le but semble être d'exclure ou de limiter la responsabilité des hommes d'équipage (les clauses Himalaya, l'article 4*bis* des règles de la Haye/Visby, l'article 1.4 de la Convention LLMC). On peut en conclure que le droit maritime tend, aussi dans d'autres contextes plus spécifiques, à inquiéter le moins que possible les hommes d'équipage avec des actions en responsabilité.

Il apparaît en outre dans la pratique que les capitaines ne souscrivent pas eux-mêmes une assurance en responsabilité.

Enfin, il faut aussi tenir compte de l'élément social, à savoir le sentiment qu'il est inopportun d'inquiéter personnellement les hommes d'équipage en intentant des actions en dommages-intérêts. Il se pourrait qu'un sentiment de solidarité inexprimée entre armateurs joue un rôle ici⁷²⁰.

⁷¹⁵ Voy. *supra*, n° 5.69.

⁷¹⁶ Voy. Livre Bleu 1, 168, n° 1.205.

⁷¹⁷ Voy. Livre Bleu 1, not. 44, n° 1.26.

⁷¹⁸ Voy. *supra*, n° 5.294.

⁷¹⁹ Bonassies-Scapel, 209, n° 294 ; Chorley-Giles, 152.

⁷²⁰ Bonassies-Scapel, 209, n° 294.

Herber suggère même que dans la communauté maritime, la notion d'une action en responsabilité personnelle est taboue⁷²¹.

Quoi qu'il en soit, le peu d'intérêt réel d'une possibilité d'intenter une action contre les hommes d'équipage pousse d'autant plus à trouver un régime simple et facile à appliquer qui n'expose le travailleur à des actions qu'en cas d'infraction lourde.

5.327. Rappelons quatrième que les capitaines et autres hommes d'équipage qui commettent des fautes professionnelles risquent d'être licenciés ou d'encourir de lourdes sanctions disciplinaires et pénales. Vu le dispositif de sanctions existant, la fonction préventive du droit en matière de responsabilité civile est en l'occurrence secondaire.

5.328. Une cinquième et dernière considération concerne la tendance évidente dans les réglementations internationales et surtout européennes vers une criminalisation accrue des gens de mer en cas de pollution, qui est fortement critiquée. Aucun autre travailleur n'est en effet exposé à un tel risque de responsabilité pénale⁷²². Un statut excessivement sévère en matière de responsabilité est difficilement conciliable avec l'ambition de rendre les professions maritimes plus attrayantes et d'encourager ainsi l'emploi, ainsi que la sauvegarde et le développement des connaissances nautiques. Il faut faire en sorte que le régime de responsabilité ne réduise pas l'attrait d'une profession de capitaine ou de marin, sans pour autant éroder la fonction préventive du droit en matière de responsabilité. Dans un contexte plus large, il y a aussi lieu de référer aux *IMO Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*, adoptées par la Résolution LEG.3(91) du 27 avril 2006 ainsi que le *Governing Body* de l'OIT.

- CHOIX ENTRE DES SCÉNARIOS LÉGISLATIFS ALTERNATIFS

5.329. Il ressort de ce qui précède qu'il faut d'urgence simplifier et harmoniser le régime légal de responsabilité des commandants et hommes d'équipage. Pour ce faire, deux options de base entrent en ligne de compte, plus particulièrement en ce qui concerne le capitaine :

- l'instauration d'un statut de responsabilité diversifié avec différentes règles en fonction de la tâche exercée par le capitaine ;
- l'instauration d'un statut de responsabilité homogène avec des règles identiques, indépendamment de la tâche exercée par le capitaine.

Nous examinerons les avantages et les inconvénients de chacune de ces deux options de base. Il en ressortira qu'il y a lieu de privilégier un statut homogène en matière de responsabilité sur la base de l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail.

5.330. La première option de base implique l'insertion, dans une loi, d'un statut de responsabilité diversifié, alignant la responsabilité du capitaine sur celle du mandataire lorsqu'il agit comme mandataire, et l'assimilant donc à un travailleur de droit commun lorsqu'il agit comme travailleur et comme agent de l'État lorsqu'il remplit des fonctions publiques. Au cas où l'on adopterait donc des règles de droit commun en matière de responsabilité, la responsabilité personnelle du capitaine en tant que travailleur et sa responsabilité en tant qu'agent de l'État seraient *de facto* parallèles, puisque les régimes de droit commun ont été accordés par la Loi du 10 février 2003. La différence avec la responsabilité du capitaine en tant que mandataire demeurerait toujours – du moins dans la mesure où l'on suivrait le droit commun en matière de mandat. Le capitaine resterait, comme maintenant, responsable de sa faute légère (même si le mandataire est

⁷²¹ Herber, 149-150.

⁷²² Cartner-Fiske-Leiter, 95 plus les références.

normalement engagé envers les tiers). La responsabilité en tant que mandataire serait donc en principe plus lourde que celle en tant que travailleur ou agent de l'État.

5.331. L'option de base précitée présente comme avantage qu'elle suit en fait l'ancien point de vue – pas partagé de tous – selon lequel le capitaine est chargé de diverses tâches et qu'il agit en diverses qualités. Une telle concordance avec le droit commun cadre en outre, dans le domaine spécifique du droit maritime, dans une tendance internationale.

Le Code belge de la Navigation pourrait par la même occasion mettre de l'ordre dans le foisonnement actuel de dispositions légales en coordonnant et reformulant plus particulièrement les anciennes règles de responsabilité maritime, l'article 46, § 4 de la Loi maritime et la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

5.332. Dans une sous-variante, le statut de responsabilité diversifié du capitaine pourrait encore être raffiné et adapté en fonction des circonstances spécifiques de la navigation et du contexte typiquement maritime.

L'on peut envisager en théorie de reprendre et de mettre à jour les règles particulières en matière de responsabilité de l'ancien droit maritime français, telles qu'on les trouve encore dans la Loi maritime, qui visent en partie à renforcer la responsabilité en cas de négligence spécifique grave (voy. not. l'art. 65 de la Loi maritime).

L'on pourrait d'autre part envisager d'aligner, par exemple, la responsabilité spécifique du capitaine pour des fautes nautiques sur celle du pilote⁷²³. Conformément à l'article 3*bis* de la Loi sur le pilotage, le pilote est uniquement responsable de sa faute intentionnelle et grave, dans le dernier cas à concurrence de maximum 500.000 BEF (12.394,68 EUR) par incident à l'origine du dommage. Une telle exonération, voire limitation spécifique, s'inspirant du droit maritime se justifierait à première vue par l'objectif d'augmenter l'attrait de la profession de capitaine et par l'utilité de traiter sur un pied d'égalité les deux fonctionnaires nautiques les plus importants, à savoir les capitaines et les pilotes.

On pourrait aussi envisager de différencier le régime de responsabilités selon que la faute ait été commise à bord par le commandant ou l'homme d'équipage ou à terre.

5.333. L'option de base commentée et ses sous-variantes présentent toutefois l'inconvénient d'être complexes et difficiles à appliquer.

Le système proposé impliquerait en effet qu'on vérifie au cas par cas dans quelle qualité précise le capitaine ou l'homme d'équipage a agi (ou à quel endroit la faute a été commise). Or ceci ne sera pas toujours clair dans la pratique.

Reste encore la question de principe de savoir s'il est souhaitable de faire dépendre la responsabilité du capitaine du fait qu'il agit spécifiquement en tant que capitaine, comme travailleur, fonctionnaire ou expert nautique. Le capitaine est tout de même une seule et même personne physique ; ajoutons à cela que les conditions du secteur de la navigation ont tellement changé que la fonction en tant que salarié domine toutes ses activités journalières.

Tertio, le législateur a déjà souligné en 1989, et encore en 2007, l'intérêt d'harmoniser la responsabilité du capitaine avec celle du travailleur de droit commun, option qui cadre dans une tendance internationale.

⁷²³ Comp. Ripert I, 719, n° 834-835.

5.334. Il est donc, pour toutes les raisons précitées, souhaitable de régler la responsabilité du capitaine de manière homogène, s'alignant autant que possible sur la responsabilité du travailleur de droit commun.

Ce choix implique d'emblée que les règles de responsabilité spécifiques, plus sévères pour le capitaine, de l'ancien droit maritime soient abrogées. Ceci contribuerait à augmenter l'attrait de la profession de capitaine. Disons d'ailleurs, en ce qui concerne la responsabilité personnelle du capitaine, que c'est à peine si lesdites anciennes règles donnent encore lieu à un contentieux ; elles datent en outre de l'époque où le capitaine portait encore une responsabilité nettement plus lourde pendant l'aventure nautique entreprise et où les documents à bord étaient nettement plus simples. Les anciennes règles sont dépassées ou tombées en désuétude et ne doivent donc plus être maintenues. Dans la mesure où les anciennes règles – en particulier l'article 65 de la Loi maritime – visaient à sanctionner de graves contraventions, cet objectif peut tout aussi bien être atteint en qualifiant de fautes graves ces contraventions, dans le cadre d'une mise en conformité avec le droit commun.

Un alignement sur la responsabilité personnelle du pilote n'est également pas indiqué dans cette option de base car elle ne ferait que compliquer le régime légal. Le statut en matière de responsabilité du travailleur de droit commun offre déjà une protection suffisante. La responsabilité du pilote est traitée habituellement comme un thème maritime distinct. Dans aucun autre pays la responsabilité du pilote n'est alignée par la loi sur celle du capitaine. Rappelons enfin que les pilotes n'ont pas tous été capitaine au long cours, bénéficié d'une formation adéquate ou ont été responsables en conséquence. Les fonctions du capitaine et du pilote ne sont par conséquent pas tout à fait comparables.

Vu l'étendue entre-temps large du régime de l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978 dans les lois belges, il n'y a aucune raison d'aligner cette matière sur des régimes étrangers dérogatoires, comme le français, où le travailleur semble bénéficier d'une protection encore plus importante.

E) CONCLUSION

5.335. Nous pouvons conclure de la critique du droit contemporain et de l'évaluation des intérêts, qu'il y a lieu d'insérer dans le Code belge de la Navigation un régime aussi uniforme que possible, relatif à la responsabilité personnelle des commandants et hommes d'équipage, qui viendrait remplacer le foisonnement actuel de dispositions légales. La responsabilité personnelle des hommes d'équipage doit être limitée dans le nouveau régime au cas où de lourdes fautes professionnelles sont commises, et elle doit s'aligner sur le droit commun du travail.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 5.16. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

5.336.

Chapitre 3 – La responsabilité

Article 5.16. L'application internationale

Le présent Chapitre est applicable :

1° en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de l'employeur et de tiers de tous les hommes d'équipage occupés à bord d'un bâtiment belge ;

2° en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de l'employeur et de tiers d'autres hommes d'équipage, dans la mesure où cette responsabilité est régie par le droit belge.

B) COMMENTAIRE

5.337. La disposition proposée n'ajoute rien de neuf, mais est utile pour rendre plus claire l'application internationale des règles relatives à la responsabilité personnelle de l'homme d'équipage. Les dispositions légales belges non-coordonnées en vigueur présentent en effet des lacunes sur ce point.

Rappelons, en ce qui concerne le 1° proposé, le statut de loi de police de la Loi contrat d'engagement pêcheur et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007⁷²⁴. Le fait que la responsabilité personnelle de l'homme d'équipage est actuellement réglée dans le Code belge de la Navigation, ne peut donner lieu à une protection réduite des hommes d'équipage travaillant à bord de bâtiments belges. La disposition proposée ici revêt dès lors aussi un caractère de loi de police.

Le 2° précise que les règles de responsabilité proposées ici ne valent à l'égard des hommes d'équipage occupés à bord de bâtiments étrangers que dans la mesure où la responsabilité est régie par le droit belge. Il convient à ce propos d'appliquer en premier lieu les Règlements Rome I- et Rome II. Il n'y a aucune raison d'introduire une règle de droit impératif particulier.

B.2. ARTICLE 5.17. AUTRES LOIS

A) TEXTE DE LOI

5.338.

Article 5.17. Les autres lois

§ 1. L'article 18 de la Loi du 3 juillet 1978 sur les contrats de travail n'est pas applicable aux hommes d'équipage.

⁷²⁴ Voy. *supra*, n°s 5.21-5.22.

§ 2. L'article 2 de la Loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes publiques n'est pas applicable aux membres du personnel visés à l'article 5.16, § 2.

§ 3. Sans préjudice des paragraphes précédents, ce Chapitre ne porte pas atteinte à l'application d'autres lois ou décrets régissant la responsabilité personnelle de catégories particulières d'hommes d'équipage ou autres membres du personnel occupés principalement à bord d'un bâtiment navigant.

B) COMMENTAIRE

5.339. Il est dit clairement au § 1 proposé que les hommes d'équipage sont exclusivement assujettis au régime repris dans le Code belge de la Navigation et qu'il n'y a aucune raison d'appliquer l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978, que cette loi soit ou non applicable en tant que telle à ladite relation juridique.

5.340. Le § 2 proposé s'aligne sur l'extension, qui sera commentée plus tard, du régime de responsabilité du Code belge de la Navigation au personnel statutaire dans le secteur public (voy. art. 5.19, § 2).

5.341. Le § 3 proposé est significatif, car il tend à attirer l'attention sur l'existence d'autres règles de responsabilité pour des catégories spécifiques d'hommes d'équipage ou autres personnes occupées à bord. Il s'agit plus particulièrement des régimes légaux suivants en vigueur pour le personnel du secteur public :

- l'article 4 de la Loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes publiques au sujet de l'obligation d'information des membres du personnel au service d'une personne morale de droit public (l'article 2 de cette loi relatif à l'étendue de la responsabilité est déclaré inapplicable par le § 2 proposé ici) ;
- le Chapitre V de la Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ;
- le Chapitre II, Section 2 de la Loi du 20 mai 1994 relative au statut du personnel de la Défense.

L'assimilation de la responsabilité des membres du personnel actifs à bord de navires ne doit pas aller jusqu'au point qu'on doive introduire des dérogations aux règles spécifiques applicables au personnel de la Défense et de la Police qui sont également occupés à bord de navires dans le sens du Code belge de la Navigation.

B.3. ARTICLE 5.18. CLAUSES DÉROGATOIRES ET CONVENTIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL

A) TEXTE DE LOI

5.342.

Article 5.18. Clauses dérogatoires et conventions collectives de travail

§ 1. Les clauses qui dérogent au présent Chapitres sont nulles.

§ 2. Par dérogation au § 1, la responsabilité de l'homme d'équipage à l'égard de l'employeur visée à l'article 5.19, § 1 peut être modifiée par une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi.

B) COMMENTAIRE

5.343. La disposition proposée reformule en termes clairs l'article 18, troisième alinéa de la Loi sur les contrats de travail 1978 et l'article 49, troisième alinéa de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

5.344. En ce qui concerne le § 2, signalons que les dispositions particulières relatives à la responsabilité du marin en cas de chargement illicite de marchandise propre, boissons alcoolisées ou objets interdits sont actuellement reprises dans les « Dispositions communes à la convention collective de travail pour officiers et marins subalternes inscrits au pool belge des marins de la marine marchande occupés par une compagnie belge » de la C.C.T. du 8 mai 2003 (art. 1-2).

5.345. A noter que le § 2 de l'article proposé, qui reprend en fait le droit existant, implique que le personnel ne relevant pas de la Loi C.C.T. n'a pas la possibilité d'y déroger. Dans le contexte du Code belge de la Navigation, une critique fondamentale de cette restriction n'est pas à propos.

B.4. ARTICLE 5.19. RESPONSABILITÉ PERSONNELLE

A) TEXTE DE LOI

5.346.

Article 5.19. La responsabilité personnelle

§ 1. En cas de dommages causés par l'homme d'équipage à l'employeur ou à des tiers dans l'exécution de son contrat de travail maritime ou fluvial, l'homme d'équipage ne répond que de sa faute intentionnelle et de sa faute lourde.

Il ne répond de sa faute légère que si celle-ci présente dans son chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel.

La responsabilité fixée aux alinéas précédents est valable, quelle que soit la tâche dans le cadre de laquelle la faute a été commise.

§ 2. Le paragraphe 1 est également d'application aux membres du personnel au service de personnes morales de droit public, dont la situation est statutaire et qui accomplissent leur service principalement à bord d'un bâtiment navigant.

B) COMMENTAIRE

5.347. La disposition proposée tend à codifier le régime légal actuel, disparate et lacunaire relatif à la responsabilité personnelle des hommes d'équipage, en instaurant un seul régime qui couvre autant que possible le travail à bord de navires.

Le nouveau régime remplace l'article 46, § 4 de la Loi maritime et de l'article 49 de la Loi contrat d'engagement marine marchande 2007, qui seront toutes deux abrogées par la Loi d'Introduction. Les anciennes règles de responsabilité maritime reprises dans la loi maritime et à l'article 253, deuxième alinéa relatif aux abordages, sont également abrogées.

La nouvelle disposition vient compléter le régime de la Loi contrat d'engagement pêcheurie, qui ne traite pas de la responsabilité personnelle du pêcheur maritime, et donne de ce fait suite à une

remarque formulée précédemment par le Conseil d'État⁷²⁵. Le régime particulier en matière de responsabilité de cette dernière loi au sujet des amendes est cependant maintenu, compte tenu du contexte spécifique du secteur.

Tombent également dans le champ d'application du nouveau régime, les hommes d'équipage dont la situation n'est pas régie par la Loi contrat d'engagement pêcheurie ou par la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 tels que, depuis l'abrogation de la Loi contrats d'engagement navigation intérieure 1936, les hommes d'équipage actifs à bord de bateaux de navigation intérieure.

5.348. Le nouveau régime est uniquement applicable aux membres du personnel et donc pas aux commandants-propriétaires agissant pour compte propre⁷²⁶.

5.349. Le régime ne traite bien entendu pas de la responsabilité pénale des hommes d'équipage.

5.350. La manière dont les premier et second alinéas du § 1 sont formulés, s'inspire fortement de l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978 et des régimes légaux particuliers apparentés, tel l'article 49 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007. La jurisprudence et la doctrine développées au sujet de ce régime général de base de 1978 sont par conséquent également valables dans les commentaires au sujet du régime proposé. Ainsi, le fait de commettre un délit n'implique pas nécessairement qu'on ait commis une faute lourde au sens de la disposition proposée.

A noter que le régime de responsabilité repris au § 1 est applicable, que la faute ait été commise ou que le dommage ait été causé à bord ou à terre, durant le voyage ou au port.

Le régime de responsabilité est applicable tant au propriétaire du navire, qu'à l'armateur, à l'utilisateur du navire ou à des tiers. Peu importe que l'homme d'équipage ait été occupé au service du propriétaire du navire ou de l'armateur. L'article 5.18, § 2 commenté ci-dessus offre la possibilité de déroger dans une C.C.T. rendue obligatoire au régime de responsabilité de l'homme d'équipage envers ces deux catégories de personnes.

5.351. Le régime au troisième alinéa du § 1 est une spécification importante au sujet des hommes d'équipage, en particulier les capitaines, qui sont également chargés de tâches en tant que représentant du propriétaire du navire, de l'armateur ou du pouvoir public. Sans cette précision, on pourrait avancer dans certains cas que la personne en question n'a pas commis de faute en tant que travailleur, mais dans une autre qualité, plus particulièrement en tant que mandataire, qui, lui, ne bénéficie pas de protection légale. La disposition proposée parle de « tâches », faisant en l'occurrence référence, en ce qui concerne le capitaine ainsi que d'autres sortes de commandants, à l'article 5.6. commenté précédemment. Le régime proposé confirme la prédominance du statut de travailleur du capitaine, qui est aussi posée comme principe dans les autres dispositions de l'Ébauche du Code belge de la Navigation (voy. not. l'art. 5.7).

L'assimilation s'inscrit aussi dans la ligne logique de l'abrogation expliquée ci-dessus des règles de responsabilité particulières non coordonnées et même confuses au sujet du capitaine, telles qu'elles figurent actuellement dans la Loi maritime.

Il convient en même temps de souligner que la responsabilité du capitaine qui a outrepassé son pouvoir de représentation, est exclusivement régie par l'article commenté ici. Il ne peut donc être

⁷²⁵ Voy. *supra*, n° 5.293.

⁷²⁶ Voy. *supra*, n°s 5.294 et 5.325.

question de responsabilité personnelle du capitaine conformément à des dispositions dans ce sens dans quelques lois maritimes étrangères⁷²⁷. Ce qui n'empêche bien entendu pas que le capitaine est responsable de l'accomplissement d'actes qui ne relèvent pas de l'exécution de son contrat de travail.

5.352. Conformément au droit belge et français en vigueur, le capitaine ne peut lui-même pas être considéré comme le commettant des hommes d'équipage et du pilote dans le sens de l'article 1384 C.civ. Il est cependant inutile de confirmer cette règle évidente dans le code.

5.353. Le § 2 déclare le régime du § 1 relatif à la responsabilité personnelle de l'homme d'équipage également applicable au personnel statutaire engagé. Ces personnes ne sont pas liées par un contrat de travail et ne tombent donc pas sous la définition de la notion d'homme d'équipage reprise à l'article 5.1, 2°. Actuellement, leur situation est régie par la loi précitée du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques⁷²⁸.

Même si le régime de responsabilité personnelle du membre du personnel, repris à l'article 2 de cette loi, s'aligne sur le régime de l'article 18 de la Loi sur les contrats de travail 1978, il serait bon de faire en sorte que lesdits membres du personnel, occupés statutairement et qui accomplissent leur service principalement à bord d'un navire navigant, ressortent au régime instauré par le Code belge de la Navigation.

Premièrement parce qu'un des objectifs primordiaux du Code belge de la Navigation est de régler de manière aussi uniforme et complète que possible le statut juridique de la navigation et de poursuivre systématiquement la rationalisation déjà entamée du statut des navires publics et privés⁷²⁹. Rappelons à ce propos que si l'actuel article 46, § 4 de la Loi maritime est également déclaré applicable aux navires publics, il l'est uniquement en ce qui concerne les préposés occupés à bord de ces navires en vertu d'un contrat de travail⁷³⁰. Le régime de l'article 49 de la Loi contrat d'engagement marine marchande 2007 ne vaut explicitement que pour les hommes d'équipage à bord de navires exploités dans un but lucratif⁷³¹. L'uniformisation du statut de navires demande en principe aussi que le régime repris dans le Code belge de la Navigation au sujet de la responsabilité personnelle des membres du personnel navigant ait un champ d'application aussi large que possible.

Deuxièmement parce qu'il est important que la spécification précitée reprise au troisième alinéa de l'article 5.19, § 1 soit applicable au personnel statutaire travaillant à bord de navires. Or on ne pourrait pas réaliser cela en optant pour le maintien de l'article 2 de la loi précitée du 10 février 2003.

5.354. A l'inverse de l'article 46, § 4 de la Loi maritime, le § 2 proposé ici ne dit pas expressément que le régime de responsabilité particulier s'applique aussi aux préposés de l'assistant. Lorsque ces préposés sont des hommes d'équipage ou des membres du personnel visés au § 2, le régime de l'Ébauche du Code belge de la Navigation est automatiquement applicable sans qu'il ne faille pour cela une confirmation supplémentaire. Il n'y a pas non plus lieu de faire une distinction selon que l'assistance est fournie à partir du navire ou non, ni de déroger au droit commun en ce qui concerne les autres préposés de l'assistant.

⁷²⁷ Voy. et comp. § 533(2) *HGB*; art. 8:262.2 *NBW*; aussi l'art. 139 du Code maritime norvégien.

⁷²⁸ Voy. *supra*, n°s 5.308-5.309.

⁷²⁹ Voy. Livre Bleu 1, 180, n° 1.217.

⁷³⁰ Voy. *supra*, n° 5.292.

⁷³¹ Voy. *supra*, n° 5.16.

5.355. Un régime spécial de prescription n'est pas nécessaire. La prescription continue à être régie par le droit sur les contrats de travail en vigueur⁷³².

B.5. ARTICLE 5.20. RETENUES SUR LA RÉMUNÉRATION

A) TEXTE DE LOI

5.356.

Article 5.20. Les retenues sur la rémunération

L'employeur peut, dans les conditions prévues par l'article 23 de la Loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, imputer sur la rémunération les indemnités et dommages-intérêts qui lui sont dus en vertu de ce Chapitre et qui ont été, après les faits, convenus avec l'homme d'équipage ou fixés par le juge.

B) COMMENTAIRE

5.357. Cette disposition reprend le régime prévu à l'article 18, quatrième alinéa de la Loi sur les contrats de travail 1978 et à l'article 49, quatrième alinéa de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

⁷³² Voy. art. 59 Loi contrat d'engagement pêcheurie ; art. 77 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 ; art. 15 de la Loi sur les contrats de travail 1978 ; voy. également *supra*, n° 5.272.

5. TEXTE DE LOI

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Article 5.1. Définitions

L'on entend dans le présent Code par:

- 1° « contrat de travail maritime ou fluvial »: le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord d'un navire ou bateau de navigation intérieure;
- 2° « homme d'équipage »: tout travailleur lié par un contrat de travail maritime ou fluvial;
- 3° « commandant »: toute personne à qui le commandement du navire ou bateau a été confié ou qui exerce en fait le commandement;
- 4° « capitaine »: le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêche ou pour la navigation de plaisance non-commerciale ou non-professionnelle;

Article 5.2. Dérogations

Le Roi peut:

- 1° déclarer les dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution non applicables aux contrats de travail maritime ou fluvial particuliers, hommes d'équipage, commandants ou capitaines qu'Il indique;
- 2° donner une description plus détaillée ou au besoin dérogatoire aux notions contrat de travail maritime ou fluvial, homme d'équipage, commandant et capitaine en vue de l'application des dispositions indiquées par Lui.

TITRE 4 – LES HOMMES D'ÉQUIPAGE

Chapitre 1 – Travail maritime

Article 5.3. Lois applicables

§ 1. Le contrat de travail maritime ou fluvial est régi, selon le cas :

- 1° par la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur ;
- 2° Le Titre VI de la Loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

§ 2. La Loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable aux contrats de travail maritime ou fluvial qui ne sont assujettis à aucune des lois visées au § 1.

Chapitre 2 – Les commandants

Article 5.4. Application internationale

§ 1. Les dispositions du présent Chapitre sont applicables à tous les commandants de bâtiments belges.

§ 2. Les articles 5.10, 5.12, 5.13 et 5.14 sont d'application aux procédures en Belgique.

§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires étrangers et la question de savoir s'ils peuvent engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire à l'égard de tiers, sont régis par:

1° le droit de l'État de l'enregistrement d'affrètement coque nue au moment où le commandant accomplit l'acte;

2° à défaut d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit de l'État où le navire est enregistré ou immatriculé au moment où le commandant accomplit l'acte;

3° à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'État où se trouve, au moment où le commandant accomplit l'acte, le port d'attache du navire;

4° à défaut d'un port d'attache, par le droit de l'État où le navire est utilisé habituellement ou, si cet État ne peut être déterminé, par le droit de l'État où le navire se trouve au moment où le commandant accomplit l'acte.

Au cas où aucun engagement du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire à l'égard de tiers ne suivrait après application du premier alinéa, il sera fait application, au cas où cela entraînerait un engagement, du droit de l'État dans les eaux desquelles se trouvait le navire au moment de la livraison du bien ou de la prestation de service.

Article 5.5. Les autres régimes légaux

§ 1. Le régime légal applicable au contrat de travail maritime ou fluvial du commandant est défini conformément à l'article 5.3.

§ 2. L'article 108 du Code du droit international privé n'est pas applicable à la représentation par le commandant.

§ 3. Les dispositions du Code civil relatives à la gestion d'affaires ne sont pas applicables aux actes que le commandant lié par un contrat de travail maritime ou fluvial accomplit conformément à l'article 5.8, § 1, 3°.

§ 4. Les dispositions du Code civil relatives au mandat ne sont pas applicables à la représentation par le capitaine visée à l'article 5.8, § 2, 1°.

Article 5.6. Des clauses dérogatoires

§ 1. Sont nulles, les clauses figurant dans un contrat de travail maritime ou fluvial ou un autre contrat qui:

1° dispensent le commandant d'une ou de plusieurs tâches reprises à l'article 5.8;

2° annulent ou limitent les pouvoirs de représentation du commandant visés aux articles 5.8, 5.9 et 5.10;

3° annulent ou limitent les pouvoirs attribués par d'autres lois ou arrêtés au commandant.

§ 2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux :

1° clauses convenues par l'employeur et le commandant déterminant les tâches de ce dernier relatives à la défense des intérêts du propriétaire du bâtiment ou de l'armateur ou qui visent à annuler ou à réduire le pouvoir du capitaine de se voir confier des mandats conformément à l'article 5.9, § 1, 4° et § 7 d'un utilisateur de bâtiment, d'une personne intéressée à la cargaison ou d'une personne à bord;

2° conventions conclues valablement par le propriétaire du bâtiment, l'armateur ou l'utilisateur du bâtiment déterminant les tâches du commandant quant à la défense des intérêts de la cargaison;

3° les contrats d'affrètement déterminant la relation juridique entre le commandant et les différentes parties au contrat.

Les conventions visées au premier alinéa sous 2° et 3° ne sont opposables au commandant qu'à partir du moment où elles lui ont été communiquées.

Article 5.7. La position juridique

La convention par laquelle le commandant s'engage envers un propriétaire de bâtiment ou un armateur à assurer le commandement d'un bâtiment contre paiement d'une rémunération est un contrat de travail maritime ou fluvial.

Article 5.8. Les tâches

§ 1. Conformément aux règles du présent Code et autres lois applicables, et aux principes généraux et usages dans le domaine du droit de la navigation, dont le l'art de la navigation, le commandant est en particulier chargé:

1° de gérer le bâtiment et de commander la navigation;

2° d'exercer son autorité sur les personnes à bord et en particulier sur les hommes d'équipage;

3° de défendre les intérêts du propriétaire du bâtiment et de l'armateur, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des utilisateurs du bâtiment, des personnes intéressées à la cargaison et des personnes à bord;

4° de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de tenir les documents de navigation requis, de rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver ses droits;

5° de déposer des rapports;

6° de prendre soin de la conservation et de la protection de l'environnement.

§ 2. Conformément aux dispositions reprises dans le présent Code et autres lois d'application, le capitaine est en particulier chargé:

1° d'accomplir des actes juridiques pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire;

2° d'agir en justice pour le compte du propriétaire du navire et de l'armateur;

3° d'agir comme un agent public en affaires civiles;

4° d'exercer un pouvoir disciplinaire et pénal.

Article 5.9. La représentation

§ 1. La capitaine a la pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 5.8, § 2, 1° :

1° en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées;

2° dans d'autres cas, s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps des instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire, l'issue du voyage, l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison et des personnes à bord, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement;

3° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente;

4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet;

5° dans d'autres cas mentionnés par ou en vertu de la loi.

§ 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer soit le nom du propriétaire du navire, soit le nom du navire.

§ 3. A condition de respecter la prescription du § 2, les actes juridiques visés au § 1 sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Cette partie est tenue :

1° de respecter ses obligations découlant de l'acte juridique, sauf si le tiers savait ou aurait dû savoir que le capitaine n'en avait pas le pouvoir;

2° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.

Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article [...].

Le capitaine est tenu, dans les limites de sa responsabilité personnelle, de respecter les actes qu'il a accomplis sans y être autorisé.

§ 4. Il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou d'utilisateur du navire.

§ 5. En dérogation à l'article 5.5, § 3, dans la mesure où les parties n'ont pas stipulé de clause dérogatoire, les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'application à la représentation visée au § 1, 4° ou aux pouvoirs exprès que le capitaine reçoit le cas échéant d'un intéressé à la cargaison ou d'une personne à bord.

§ 6. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont également d'application à la représentation lors de l'accomplissement d'actes en exécution de l'article 5.8, § 1, 4°.

§ 7. Sauf le cas visé à l'article 5.8, § 1, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, conformément au droit commun, accomplir des actes en exécution de la tâche visée à l'article 5.8, § 1, 3° pour le compte de personnes intéressées.

Article 5.10. La représentation en justice

§ 1. Le capitaine a le pouvoir de représenter le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire en justice, tant en demandant qu'en défendant, dans toutes les causes concernant le navire sous son commandement ou dans toutes les causes ayant trait au commandement qu'il aurait exercé, éventuellement jadis, sur ce navire.

Le capitaine ne peut cependant agir comme demandeur que dans les cas visés à l'article 5.9, § 1.

La qualité du capitaine et le nom du navire concerné doivent être mentionnés, sous peine de nullité, dans l'acte introductif d'instance.

Sauf si le capitaine déclare, dans l'acte introductif d'instance émanant de lui, représenter l'armateur ou l'utilisateur du navire, avec indication du nom ou du siège de celui-ci, il est irréfutablement réputé représenter le propriétaire du navire.

Sauf mention dérogatoire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de l'armateur ou de l'utilisateur du navire cité, le propriétaire du navire est irréfutablement réputé être cité dans un acte introductif d'instance adressé au capitaine.

Le capitaine informe, dans les plus brefs délais, la ou les parties qu'il représente en justice des causes intentées contre lui en tant que représentant de cette (ces) partie(s), qui peut (peuvent) en tout temps poursuivre la cause en son (leur) propre nom.

§ 2. Les jugements obtenus par ou contre le capitaine en tant que représentant sont réputés avoir été obtenus par ou contre la partie pour qui il a agi en justice.

§ 3. D'autres commandants que le capitaine ne peuvent exercer leur pouvoir de représentation judiciaire que conformément au droit commun.

Article 5.11. Les informations, les instructions et la reddition de comptes

§ 1. Le commandant est tenu à l'égard du propriétaire du bâtiment, de l'armateur, de l'utilisateur du bâtiment et d'autres personnes intéressées:

1° de demander des instructions et de se concerter, où il y a lieu et si possible, avec eux en vue d'accomplir les actes visés à l'article 5.8, § 1, 3° et § 2, 1° en 2°;

2° de les informer des actes accomplis par lui.

§ 2. Le commandant est tenu de rendre des comptes à son employeur au sujet de son commandement et en particulier des actes visés à l'article 5.8, § 1, 3° et § 2, 1° et 2° accomplis par lui.

Article 5.12. Les documents et actes de bord

§ 1. Le propriétaire du bâtiment, l'armateur et le commandant doivent mettre les documents de bord et les actes dressés par le commandant à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre une copie contre paiement.

§ 2. Les documents de bord requis et régulièrement tenus par ou en vertu de la loi peuvent être acceptés par le juge comme un moyen de preuve, que les parties soient commerçants ou que la cause ait trait à une obligation commerciale.

Le juge peut quoi qu'il en soit déduire des présomptions de fait des documents de bord tenus de manière irrégulière.

Les articles 1329 et 1330 du Code civil et les articles 20 à 24 du Livre I du Code du commerce ne sont pas d'application aux journaux de bord.

Article 5.13. Les rapports

§ 1. Quelle que soit la nationalité ou le pays d'enregistrement ou d'immatriculation du navire et sans préjudice du pouvoir de consuls étrangers, le commandant peut, à l'occasion d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport en Belgique devant le tribunal de commerce du ressort duquel relève le port abordé.

§ 2. Le commandant d'un navire belge peut, lors d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport à l'étranger devant le consul belge ou devant les autorités compétentes.

§ 3. Le juge peut, à la demande de toute personne intéressée, ordonner au capitaine :
1° de remettre un rapport devant son office ou devant l'officier public ou l'expert qu'il désigne;
2° de joindre au rapport une copie ou un extrait du registre ou des autres livres de bord.
Le juge peut notamment indiquer le lieu où remettre le rapport et fixer dans quel délai cette remise doit avoir lieu.

§ 4. Sauf ordre du juge au commandant de venir remettre personnellement et de vive voix son rapport, le commandant, un agent maritime ou autre mandataire peut remettre un rapport par écrit.

§ 5. Le rapport peut être remis en langue allemande, anglaise, française ou néerlandaise.

§ 6. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre le rapport à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre une copie, contre paiement.

§ 7. Sauf s'il reflète un livre de bord régulièrement tenu tel que visé à l'article 5.12, § 2, en quel cas s'applique le régime de la preuve visé à cet article, la force probante du rapport est librement appréciée par le tribunal.

Le tribunal peut notamment tenir compte, lors de l'appréciation, de la validité et de l'accomplissement de formalités, de la date à laquelle le rapport a été remis, des pièces jointes et de la confirmation du contenu par d'autres hommes d'équipage ou personnes à bord.

§ 8. Les paragraphes précités s'appliquent nonobstant les dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve.

Le juge peut entendre le commandants, les personnes à bord et d'autres personnes intéressées conformément aux dispositions du Code judiciaire relatives à l'audition des parties.

Des experts peuvent prendre les déclarations du commandant, des personnes à bord et autres personnes intéressées, qui valent information.

Article 5.14. Les significations

§ 1. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du bâtiment, à l'armateur ou à l'utilisateur du bâtiment dans des causes qui concernent le navire ou le voyage dont il est question peut être remise:

1° à personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du bâtiment;

2° si la signification à personne n'est pas possible, par la remise à un autre homme d'équipage ou préposé à bord du bâtiment.

§ 2. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au capitaine dans des causes visées à l'article 5.10 est également faite de la manière visée au § 1.

§ 3. Le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code civil, être un préposé tant du propriétaire du bâtiment que de l'armateur et de l'utilisateur du bâtiment.

§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 36 du Code judiciaire.

La copie de l'acte signifié à cette résidence peut toujours être remise à un autre homme d'équipage se trouvant à bord.

Article 5.15. La prescription

Sans préjudice d'autres dispositions applicables, les actions du propriétaire du bâtiment, de l'armateur, de l'utilisateur du bâtiment et du commandant relatives à l'exécution des tâches visées à l'article 5.8 se prescrivent:

1° lorsque le commandant était lié par un contrat de travail maritime ou fluvial, conformément aux règles de prescription applicables;

2° dans les autres cas, par deux ans après la cessation du service du commandant à bord du bâtiment concerné.

Chapitre 3 – La responsabilité

Article 5.16. L'application internationale

Le présent Chapitre est applicable:

1° en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de l'employeur et de tiers de tous les hommes d'équipage occupés à bord d'un bâtiment belge;

2° en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de l'employeur et de tiers d'autres hommes d'équipage, dans la mesure où cette responsabilité est régie par le droit belge.

Article 5.17. Les autres lois

§ 1. L'article 18 de la Loi du 3 juillet 1978 sur les contrats de travail n'est pas applicable aux hommes d'équipage.

§ 2. L'article 2 de la Loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes publiques n'est pas applicable aux membres du personnel visés à l'article 5.16, § 2.

§ 3. Sans préjudice des paragraphes précédents, ce Chapitre ne porte pas atteinte à l'application d'autres lois ou décrets régissant la responsabilité personnelle de catégories particulières d'hommes d'équipage ou autres membres du personnel occupés principalement à bord d'un bâtiment navigant.

Article 5.18. Clauses dérogatoires et conventions collectives de travail

§ 1. Les clauses qui dérogent au présent Chapitres sont nulles.

§ 2. Par dérogation au § 1, la responsabilité de l'homme d'équipage à l'égard de l'employeur visée à l'article 5.19, § 1 peut être modifiée par une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi.

Article 5.19. La responsabilité personnelle

§ 1. En cas de dommages causés par l'homme d'équipage à l'employeur ou à des tiers dans l'exécution de son contrat de travail maritime ou fluvial, l'homme d'équipage ne répond que de sa faute intentionnelle et de sa faute lourde.

Il ne répond de sa faute légère que si celle-ci présente dans son chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel.

La responsabilité fixée aux alinéas précédents est valable, quelle que soit la tâche dans le cadre de laquelle la faute a été commise.

§ 2. Le paragraphe 1 est également d'application aux membres du personnel au service de personnes morales de droit public, dont la situation est statutaire et qui accomplissent leur service principalement à bord d'un bâtiment navigant.

Article 5.20. Les retenues sur la rémunération

L'employeur peut, dans les conditions prévues par l'article 23 de la Loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, imputer sur la rémunération les indemnités et dommages-intérêts qui lui sont dus en vertu de ce Chapitre et qui ont été, après les faits, convenus avec l'homme d'équipage ou fixés par le juge.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce cinquième Livre bleu contient les dispositions sur les hommes d'équipage (les notions de base, les contrats de travail maritime et la responsabilité des hommes d'équipage). Il fait partie d'une série de Livres bleus mis à profit dans le cadre d'une consultation publique de toutes les parties intéressées des secteurs maritime, fluvial, portuaire et juridique. Il conservera une valeur constante pour l'interprétation future du nouveau code.



www.droitmaritime.be
www.zeerecht.be