

La convention internationale n'admet au principe de l'interdiction du travail de nuit des femmes que les seules exceptions visées aux articles 4 à 7 du présent projet de loi. En dehors de ces exceptions, la règle reprend toute sa force. Il en résulte une incompatibilité évidente entre la future loi et l'article 6 de la loi du 13 décembre 1889, en tant qu'il permet au Roi d'autoriser l'emploi des filles ou des femmes de moins de 21 ans, après 9 heures du soir et avant 5 heures du matin, à des travaux qui, à raison de leur nature, ne peuvent être interrompus ou retardés ou ne peuvent s'effectuer qu'à des heures déterminées. Cette disposition, qui concerne notamment les industries à feu continu, ne demeurera en vigueur qu'à l'égard des personnes protégées du sexe masculin : pour le surplus, nul doute qu'elle ne soit atteinte par l'abrogation virtuelle. Afin d'éviter toute méprise, nous avons cru toutefois devoir insérer dans le projet de loi un article final qui prononce l'abrogation expresse (art. 11).

L'article 8, par analogie de l'article 8 de la loi du 13 décembre 1889, subordonne l'exercice des attributions conférées au roi par les articles 4 et 6, à la consultation préalable des sections compétentes des conseils de l'industrie et du travail, du conseil supérieur de l'hygiène publique et du conseil supérieur du travail. Il est inutile de justifier une disposition qui est pour ainsi dire devenue de style dans nos lois de réglementation du travail et dont l'expérience a démontré la valeur. Si l'on ne s'est pas ici purement et simplement référé à la loi de 1889, c'est qu'il importait, d'une part, de mentionner spécialement le conseil supérieur du travail, qui n'existait pas encore à l'époque où cette loi fut élaborée, et que, d'autre part, on n'a pas cru qu'il fût opportun de prévoir, comme dans la même loi, l'intervention des députations permanentes : les difficultés d'ordre technique que soulèvera l'application de la future loi ne sont guère, en effet, de la compétence de ces collèges.

L'article 9, pour ce qui est de la recherche, de la constatation et de la répression des infractions, se borne à un renvoi global aux articles 12 à 19 de la loi du 13 décembre 1889.

L'article 10 fixe au 1^{er} janvier 1912 la date de l'entrée en vigueur de la loi. Nous avons dit que la convention internationale n'aurait force obligatoire que le 14 du même mois, mais il convient d'anticiper un peu sur cette date, de façon à faire coïncider le début du régime nouveau avec le commencement de l'année civile. D'autre part, le délai que nous proposons est nécessaire en vue de la préparation des arrêtés d'exécution.

Aux termes de l'article 8 de la Convention, le délai de mise en vigueur est porté à dix ans, à dater de la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications :

1^o Pour les fabriques de sucre brut de betterave ;

2^o Pour le peignage et la filature de la laine ;

3^o Pour les travaux au jour des exploitations minières, lorsque ces travaux sont arrêtés annuellement, quatre mois au moins, par des influences climatiques.

En vertu de ces dispositions, l'article 10, 2^e alinéa, du projet de loi reporte au 1^{er} janvier 1920 l'application de la réglementation nouvelle dans les entreprises de peignage et de filature de la laine, mais en ce qui concerne les femmes majeures seulement. C'est la seule exception qui soit justifiée chez nous par des nécessités industrielles.

Enfin, à titre transitoire, et conformément à l'article 2, 2^e alinéa, de la Convention, notre article 10, 3^e alinéa, stipule que, jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1915, la durée du repos ininterrompu la nuit peut être limitée à dix heures pour les femmes âgées de 21 ans au moins.

L'article 11, pour les raisons que nous avons

exposées déjà, prononce l'abrogation expresse d'une partie des dispositions de l'article 6 de la loi du 13 décembre 1889.

Le Ministre de l'industrie et du travail,
ARM. HUBERT.

258. — 12 août 1911. — Loi modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (De la navigation maritime et de la navigation intérieure)(1).
(Monit. du 23 août 1911.)

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

Art. 1^{er}. Les articles 251, 252 et 254 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 251. Si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Si l'abordage a été causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers

(1) Session de 1910-1911.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 17 mars 1911, n° 108. — Rapport. Séance du 30 juin 1911, n° 192.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 19 juillet 1911, p. 2047 à 2049.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 28 juillet 1911, n° 129.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances des 3 et 4 août 1911, p. 566 à 568, 614. (Note du *Moniteur*.)

ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans la dite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 4 du présent article, il doit définitivement supporter.

La responsabilité établie par les dispositions qui précèdent subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire. »

« Art. 252. L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

« Art. 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. »

Art. 2. Les dispositions suivantes sont ajoutées au livre II du Code de commerce, à la suite de l'article 254 :

« Art. 255. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Tout capitaine qui enfreint ces prescriptions sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être interdit de tout commandement pendant un mois au moins et deux ans au plus. En cas

de récidive, l'interdiction à jamais de tout commandement pourra être prononcée.

Les articles 66, 67, 69, § 2, et 85 du Code pénal sont applicables à cette infraction. »

« Art. 256. Les dispositions du présent titre s'étendent à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage. »

Art. 3. Il est ajouté au livre II du Code de commerce, à la suite du titre VII, un nouveau titre conçu comme suit :

TITRE VIII. — DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES.

Art. 257. Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 258. N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 259. Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 260. Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 261. Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et de la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les

autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

Art. 262. Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

Art. 263. La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base : *a.* en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; *b.* en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 261, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 264. Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 265. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour

son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Tout capitaine qui contrevient à cette obligation sera puni conformément aux alinéas 3, 4 et 5 de l'article 255.

Art. 4. Les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 259 du livre II du Code de commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Sont prescrites :

Toutes actions en réparation de dommages causés par un abordage, deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'avant-dernier alinéa de l'article 251 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du payement;

Toutes actions en payement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage, deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées. »

Art. 5. L'article 267 du livre II du Code de commerce est conçu comme suit :

« Le titre VII relatif à l'abordage, le titre VIII relatif à l'assistance et au sauvetage, les alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'article 270 sont applicables aux bateaux. »

Art. 6. Le titre VIII du livre II du Code de commerce (Des fins de non-recevoir et des prescriptions) et le titre IX du même livre (Des bateaux) deviennent respectivement les titres IX et X.

Les articles 255 à 268 deviennent respectivement les articles 266 à 279.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le Ministre de la justice,
M. H. CARTON DE WIART.)

Exposé des motifs.

La Chambre est saisie d'un projet de loi approuvant deux conventions relatives à l'unification de certaines règles en matière d'abordage ainsi qu'en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, adoptées par la Conférence internationale du droit maritime de Bruxelles, au cours de sa session de septembre 1910.

Aux termes de ces actes, les dispositions des conventions, signées par les plénipotentiaires de vingt-