

LIVRE VERT NOUVELLE LOI MARITIME BELGE

*Document de consultation
en vue de la préparation
d'un nouveau code
maritime belge*

Eric Van Hooydonk (*dir.*)
Leo Delwaide
Ralph De Wit
Wim Fransen
Benoît Goemans
Marc Huybrechts

traduit par Michel Cornette, Christian Dieryck, Benoît Goemans, Jacques Libouton, Guy van Doosselaere et Eric Van Hooydonk

AVEC UN AVANT-PROPOS PAR LE MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DE LA MER DU NORD



LIVRE VERT
NOUVELLE LOI MARITIME BELGE

Document de consultation
en vue de la préparation d'un nouveau code maritime belge

sous la direction de Eric Van Hooydonk

avec des contributions de

Leo Delwaide

Ralph De Wit

Wim Fransen

Benoît Goemans

Marc Huybrechts

Eric Van Hooydonk

et un avant-propos par
le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord

traduit par

Michel Cornette

Christian Dieryck

Benoît Goemans

Jacques Libouton

Guy van Doosselaere

Eric Van Hooydonk

Association belge de droit maritime
Institut européen de droit maritime et des transports
(Université d'Anvers)
Anvers, octobre 2007

TABLE DES MATIERES

Avant-propos par le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord	8
1. LA REVISION DE LA LOI MARITIME BELGE: ARRIERE-PLAN, OBJECTIFS ET METHODE DE TRAVAIL (par Eric Van Hooydonk)	10
1.1. La Loi Maritime belge: origine et evolution	10
1.2. La necessite d'une revision	12
1.3. Les objectifs	13
1.3.1. Modernisation fondamentale d'une partie essentielle du droit commercial belge	13
1.3.2. Renforcement de la position compétitive du cluster maritime belge	13
1.3.3. Restauration du pouvoir d'attraction des prestataires de services maritimo-juridiques belges	14
1.3.4. Renforcement du rayonnement international de la Belgique maritime	14
1.4. Points de depart et conditions annexes	15
1.4.1. Priorité de la révision de la Loi Maritime	15
1.4.2. Rapprochement aux tendances internationales	15
1.4.3. Respect de la répartition actuelle des compétences	16
1.4.4. Equilibre d'intérêts	17
1.5. Approche de la revision	18
1.5.1. Méthode de travail	18
1.5.2. Echancier	20
1.5.3. Mot de remerciement	21
2. LA NOUVELLE LOI MARITIME BELGE: PROPOSITIONS ET QUESTIONS EN VUE DE LA CONSULTATION (par l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime)	22
2.1. Introduction	22
2.2. Questions generales	22
2.2.1. Nécessité d'une révision	22
2.2.2. Portée thématique de la révision	23
2.2.2.1. Droit fluvial	23
2.2.2.2. Droit public	24

2.2.3. Programme de la Nouvelle Loi Maritime belge	25
2.2.4. Titre de la loi	27
2.2.5. Intégration des réglementations par conventions	28
2.2.6. Moyens de non recevabilité et prescription	29
2.2.7. Adaptation de la répartition des compétences	29
2.2.8. Consultation sur l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge	30
2.3. Questions particulières	31
2.3.1. Dispositions générales	31
2.3.1.1. Notions	31
2.3.1.2. Champ d'application	32
2.3.1.2.1. <i>Des définitions incohérentes et vétustes du navire et du bateau d'intérieur</i>	32
2.3.1.2.2. <i>La destination lucrative</i>	32
2.3.1.2.3. <i>Bâtiments estuaires</i>	33
2.3.1.2.4. <i>Dragueurs</i>	33
2.3.1.2.5. <i>La distinction entre navires, navires de mer, bateaux d'intérieur, bateaux de plaisance et autres bâtiments</i>	34
2.3.1.2.6. <i>Navires d'état</i>	35
2.3.1.3. Rapport avec les autres règles de droit	35
2.3.1.4. Pouvoirs d'exécution	36
2.3.2. Navires	36
2.3.2.1. Le statut réel des navires	36
2.3.2.1.1. <i>Dispositions générales</i>	36
2.3.2.1.1.1. Biens meubles	36
2.3.2.1.1.2. Droit applicable	37
2.3.2.1.1.3. Intégration des règles en matière d'enregistrement	38
2.3.2.1.2. <i>Propriété de navires</i>	38
2.3.2.1.2.1. La preuve du droit de propriété	38
2.3.2.1.2.2. La prescription acquisitive	39
2.3.2.1.2.3. Droits sur navires en construction	39
2.3.2.1.3. <i>Copropriété de navires</i>	40
2.3.2.2. Privilèges et hypothèques sur navires	40
2.3.2.2.1. <i>Navires comme patrimoine d'exécution</i>	40
2.3.2.2.2. <i>Régime des privilèges maritimes</i>	41
2.3.2.2.3. <i>L'hypothèque sur les bâtiments n'étant pas ou pas habituellement affectés à des activités lucratives de navigation</i>	42

2.3.2.2.4. <i>L'hypothèque sur des bateaux d'intérieur n'étant pas ou pas habituellement affecté à des activités lucratives de navigation</i>	43
2.3.2.3. La publicité des droits sur les navires	43
2.3.2.3.1. <i>Le maintien des règles en matière de publicité des droits sur les navires</i>	43
2.3.2.3.2. <i>Apurement des navires après la vente forcée</i>	44
2.3.3. Capitaine et équipage	44
2.3.3.1. Fonctions du capitaine	44
2.3.3.2. Droit de représentation du capitaine	47
2.3.4. Responsabilité du propriétaire du navire	49
2.3.4.1. Solution générale	49
2.3.4.1.1. <i>Responsabilité objective de propriétaires de navire</i>	49
2.3.4.1.2. <i>Limitation de responsabilité</i>	50
2.3.4.1.3. <i>Responsabilité en matière de poussage</i>	50
2.3.4.1.4. <i>Responsabilité objective de propriétaire de bateaux de plaisance</i>	51
2.3.4.2. Solution particulière relative au renflouage d'épaves	52
2.3.4.2.1. <i>La loi sur les épaves, les compétences régionales et les règlements de police et de navigation</i>	52
2.3.4.2.2. <i>Précisions au sujet de la loi relative aux épaves</i>	52
2.3.4.3. Solutions particulières en matière de pollution par les pétroliers	53
2.3.4.3.1. <i>Intégration des solutions conventionnelles dans la Nouvelle Loi Maritime belge</i>	53
2.3.4.3.2. <i>Publication des limites de responsabilité modifiées</i>	55
2.3.4.3.3. <i>Compétence des tribunaux anversois</i>	55
2.3.4.4. Dispositions particulières en matière de pollution par les hydrocarbures de soute	56
2.3.4.5. Réglementation particulière en matière de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses	57
2.3.4.6. Dispositions particulières en matière de pollution par les matières nucléaires	58
2.3.5. Exploitation des navires	59
2.3.5.1. Affrètement	59
2.3.5.2. Convention de transport de marchandises	61
2.3.5.2.1. <i>La réglementation actuelle et son remplacement éventuel</i>	61

2.3.5.2.2. <i>Transport de marchandises sous connaissement</i>	62
2.3.5.2.2.1. Champ d'application de l'article 91 de la Loi Maritime	62
2.3.5.2.2.2. Le droit d'action découlant du connaissement	63
2.3.5.2.2.3. Le connaissement nominatif	65
2.3.5.2.2.4. Pontée	65
2.3.5.2.2.5. Suppression de dispositions défuntés	66
2.3.5.2.3. <i>Transport de marchandises sous lettre de transport maritime</i>	67
2.3.5.2.3.1. Non application de l'article 91 de la Loi Maritime	67
2.3.5.2.3.2. Droit d'action en cas de transport de marchandises sous le couvert d'une lettre de transport maritime	69
2.3.5.2.4. <i>Transport de marchandises par les eaux intérieures</i>	69
2.3.5.2.4.1. Introduction de la Convention CMNI	69
2.3.5.2.4.2. Mise à jour de la Loi sur l'affrètement fluvial	70
2.3.5.3. Contrat de transport de passagers	71
2.3.5.4. Remorquage et poussage	72
2.3.5.5. L'utilisation de bateaux de plaisance	73
2.3.6. Intermédiaires et auxiliaires	73
2.3.6.1. Les commissionnaires de transport	73
2.3.6.2. Les agents maritimes	74
2.3.6.3. Les commissionnaires-expéditeurs	75
2.3.6.4. Manutentionnaires de marchandises	77
2.3.7. Fortunes de mer	80
2.3.7.1. Avarie et avarie commune	80
2.3.7.2. Abordage	80
2.3.7.2.1. <i>Maintien des principes actuels</i>	80
2.3.7.2.2. <i>Codification de la jurisprudence</i>	81
2.3.7.3. Sauvetage	81
2.3.7.3.1. <i>Incorporation de la Convention sur l'assistance de 1989</i>	81
2.3.7.3.2. <i>Définition de "bien" et renflouage d'épaves</i>	83

2.3.7.3.3. <i>Dompage à l'environnement dans la ZEE ou en pleine mer</i>	83
2.3.7.3.4. <i>Plates-formes et unités de forage</i>	84
2.3.7.3.5. <i>Droit de rémunération pour l'autorité publique</i>	85
2.3.7.3.6. <i>Débiteurs de l'indemnité spéciale</i>	85
2.3.7.3.7. <i>Personnes sauvées</i>	86
2.3.7.3.8. <i>Actions récursoires</i>	86
2.3.7.3.9. <i>Cargaisons humanitaires</i>	87
2.3.7.3.10. <i>Sauvetage environnemental</i>	87
2.3.7.3.11. <i>Admission de navires en détresse dans des lieux de refuge</i>	88
2.3.8. Assurance	89
2.3.8.1. Nécessité d'une nouvelle législation en matière d'assurance-transport	89
2.3.8.2. Application extensive	89
2.3.8.3. Loi supplétive	90
2.3.8.4. Alignement sur les règles internationales	90
2.3.8.5. Définitions	91
2.3.8.6. Le courtier	91
2.3.8.7. La bonne foi	92
2.3.8.8. L'obligation d'informer et le régime de sanctions	92
2.3.8.9. L'intérêt d'assurance	93
2.3.8.10. Nullité pour absence d'intérêt d'assurance	93
2.3.8.11. Pluralité d'assurances	94
2.3.8.12. Valeurs à assurer	94
2.3.8.13. Exigence d'un écrit	95
2.3.8.14. Les co-assureurs et la réassurance	95
2.3.8.15. L'apériteur	96
2.3.8.16. Loi applicable	96
2.3.8.17. Risques	96
2.3.8.18. Risques de guerre	97
2.3.8.19. Exceptions légales	97
2.3.8.20. Exclusions légales – faute lourde de l'assuré	98
2.3.8.21. Exclusions légales – vice propre	98
2.3.8.22. Durée de la couverture	98
2.3.8.23. Typologie des polices	99
2.3.8.24. Transfert de la police	99
2.3.8.25. "Lost or not lost"	100
2.3.8.26. Lien causal	100

2.3.8.27. "Warranties" - navigabilité et légalité	100
2.3.8.28. Obligations de l'assuré et de l'assureur	101
2.3.8.29. Exclusions conventionnelles	101
2.3.8.30. Aggravation et modification de risque par l'assuré	102
2.3.8.31. Obligation de limitation du dommage	102
2.3.8.32. Perte totale et partielle et avarie commune	103
2.3.8.33. Délaissement	103
2.3.8.34. Le plafond de l'indemnité d'assurance	103
2.3.8.35. Règlement des sinistres et subrogation	104
2.3.8.36. Délais de prescription	104
2.3.9. Dispositions finales	105
2.3.9.1. Nécessité de revoir les autres lois concernées	105
2.3.9.2. Suppression des dispositions sur le prêt à la grosse	106

3. MODIFICATIONS EN DEHORS DE L'ACTUELLE LOI MARITIME (par l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime) 107

3.1. Le projet de Loi relatif à la compétence et le transport en pontée	107
3.2. Droit judiciaire maritime	108
3.2.1. La signification au capitaine et à l'agent maritime	108
3.2.2. Une saisie exécutoire sur navires plus efficace	109
3.2.3. Création d'un Tribunal de transport	109
3.2.4. Arbitrage maritime	111
3.2.5. Autres questions judiciaires	112
3.3. Autres questions	113
3.3.1. Actes de commerce	113
3.3.2. DIP maritime	113

4. QUESTIONS NON TRAITÉES DANS LE PRÉSENT LIVRE VERT 115

AVANT-PROPOS

L'autorité fédérale a déployé ces dernières années des efforts considérables pour situer la Belgique comme nation maritime sur l'échiquier international. Le retour, particulièrement couronné de succès, de la marine marchande belge au pavillon belge a été de pair avec différentes interventions de modernisation de la législation maritime. C'est ainsi que la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime a été remplacée par une toute nouvelle législation et que le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime a déjà été partiellement actualisé. La Belgique a acquis un siège dans le Conseil de l'Organisation Maritime Internationale et se retrouve également sur la soi-disant liste blanche des registres de qualité. La politique de la Mer du Nord est actuellement reconnue comme un domaine politique particulier. Une toute nouvelle loi concernant la découverte et la protection d'épaves a remplacé le tout vieil Edit sur les épaves du 10 décembre 1547. Une nouvelle loi a également été promulguée pour la sûreté maritime. En ce qui concerne la batellerie, le nouveau Règlement de la Navigation, tant attendu, a entre autres été réalisé. Cumulé au succès ininterrompu des ports de mer et intérieurs, tout ceci révèle une grande dynamique et vitalité dans le secteur portuaire et maritime tant public que privé.

A côté des grands investissements matériels dans l'épanouissement des ports, la révision proposée de la législation maritime représente un investissement immatériel qui, à long terme, est au moins aussi important. Ce Livre Vert donne le départ d'un complément crucial aux initiatives précitées. Lors d'une journée d'étude brillante qui s'est tenue l'an dernier à l'Université d'Anvers, j'ai annoncé que la révision de la législation maritime belge, à commencer par le livre II du Code de Commerce, serait traité par priorité. Tout d'abord, un projet de loi a été préparé sur le chargement en pontée lors de transports maritimes et sur la compétence en cas d'avarie de marchandises, qui a été soumis au Conseil d'Etat et à la Commission Européenne. Avec l'Union Royale des Armateurs belges, j'ai ensuite mis au travail une Equipe d'Experts de la Loi Maritime afin de préparer une toute Nouvelle Loi Maritime. Le présent Livre Vert contient des propositions concrètes que cette équipe soumet dans le cadre d'une consultation publique. Je fais un appel chaleureux à tous les intéressés dans les secteurs maritimes et portuaires

ainsi qu'au monde juridique afin de participer d'une manière active à cette consultation unique en son genre et à répondre aux questions posées par l'équipe d'experts. C'est une occasion merveilleuse d'apporter une contribution constructive à une révision très importante d'un élément essentiel de notre appareil législatif. Une législation maritime de bonne qualité, basée sur la réalité économique, est en effet un instrument indispensable pour un pays maritime de pointe comme la Belgique, parce qu'une bonne réglementation signifie de bonnes affaires (good regulation is good business).

Parallèlement à la présentation de ce Livre Vert, une Commission Royale pour la Révision de la Loi Maritime a été installée. Ces experts prendront sur eux, là où il le faut, en concertation avec d'autres spécialistes, le travail de rédaction final. Ils produiront, sur base d'un calendrier très strict, un nouveau Code d'une qualité relevée qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2010 après une seconde consultation publique et la procédure législative. Cette Commission devra également émettre des propositions de révision en ce qui concerne le droit maritime public.

Je me réjouis du succès que connaîtra cette première consultation et remercie d'avance tous ceux qui y collaboreront.

Bruxelles, le 20 mai 2007

Le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord

1. LA REVISION DE LA LOI MARITIME BELGE: ARRIERE-PLAN, OBJECTIFS ET METHODE DE TRAVAIL (par Eric Van Hooydonk)

1.1. LA LOI MARITIME BELGE: ORIGINE ET EVOLUTION

Par le terme Loi Maritime, la pratique du droit se réfère au Livre II du Code de Commerce. La version de base de la Loi Maritime a été établie par loi du 21 août 1879¹. Des modifications importantes ont, entre autres, été apportées par les lois des 10 février 1908 et 11 avril 1989. Dans l'intervalle, la Loi Maritime a été adaptée régulièrement aux conventions internationales par lesquelles des domaines spécifiques du droit maritime international ont été harmonisés. Nonobstant toutes ces modifications, la Loi Maritime est aujourd'hui fort vieillie. Le fait que, par loi du 21 octobre 1997² - pour la toute première fois - une version authentique en langue néerlandaise de la Loi Maritime ait été établie n'y change rien.

Le contenu de la Loi Maritime belge actuelle est, en fait très peu original. Le texte provient de deux sources majeures : l'ancien droit maritime français et les conventions du Comité Maritime International (CMI).

Dans un premier temps, la version de la Loi Maritime établie en 1879 reprit essentiellement les dispositions du deuxième Livre du Code français de Commerce de 1807. A dessein le législateur se montrait très prudent et ne désirait pas poursuivre des innovations inutiles³. Le code de 1807 n'était lui-même qu'une reprise relativement servile des dispositions de droit privé de la fameuse Ordonnance de la Marine de 1681. Cette Ordonnance, inspirée par Colbert, était la première codification du droit maritime et représentait l'un des codes de Louis XIV le plus réussi. Elle s'appuyait sur une investigation du droit maritime de plusieurs pays, et influençait elle-même la législation maritime de

¹ M.B., 4 septembre 1879.

² M.B., 27 novembre 1997.

³ Voyez e.a. les rapports de la Chambre Van Humbeeck dans *Parl. St.*, Chambre, 1869-1870, n° 200, 27 et 1875-1876, n° 237, 134 et le rapport du Sénat d'Anethan dans *Parl. St.*, Sénat, 1878-1879, n° 66, 15.

différentes autres nations. Le pouvoir de l'Ordonnance ressort du grand respect, même de l'admiration, avec lesquels les rédacteurs du code de 1807 s'y réfèrent⁴. A ce jour encore, diverses dispositions de base de la Loi Maritime belge sont à ramener directement à l'Ordonnance et à ses sources d'inspiration. C'est par exemple le cas de l'article 66 de la Loi Maritime qui règle la marchandise en pontée, qui joue encore fréquemment un rôle pour les réclamations d'avaries dans le transport par conteneurs et qui, en vérité, remonte au Consulat de la Mer qui date au moins du quinzième siècle.

La seconde source majeure de la Loi Maritime belge est constituée par les conventions en vue d'harmonisation de certaines parties du droit maritime qui furent préparées par le CMI⁵. Cette organisation non gouvernementale a été créée en 1897 à l'initiative de maritimes belges avec pour but de rendre le droit maritime systématiquement uniforme. Comme association mondiale de juristes maritimes, le CMI a surtout cumulé des grands succès entre 1910 et 1952. A l'heure actuelle encore, le droit maritime est influencé, universellement, par les conventions consacrées aux abordages, à l'assistance et au sauvetage maritime, aux privilèges et hypothèques, aux transports sous connaissance, à la saisie de navires, etc., rédigées au sein du CMI et, par la suite, signées à l'occasion de conférences diplomatiques à Bruxelles. En Belgique, une grande partie de ces conventions ont été reprises en dispositions légales qui font partie de la Loi Maritime.

En dehors des dispositions françaises et de celles découlant des conventions du CMI, la Loi Maritime belge actuelle contient quelques réglementations d'origine belge. D'autre part, la Loi Maritime se réfère à

⁴ Les "Motifs" auprès du Livre II du Code de Commerce par Bégouen, Maret et Corvetto contiennent des passages tels que "cette confiance nous est inspirée par notre admiration même pour l'ordonnance sur laquelle nous nous appuyons"; les auteurs s'appelaient "Héritiers [...] d'un tel dépôt de lumières et de connaissances" et soutenaient: "c'est déjà justifier en grande partie le projet qui vous est présenté, que de dire que nous avons suivi presque toujours l'ordonnance de 1681" (*Code de commerce*, Paris, Stéréotype d'Hernan, 1810, 27 e.s.). Pour de la lyrique doctrinale sur cette Ordonnance de deux contemporains, voyez p. ex. Mongalvy et Germain, *Analyse raisonnée du code de commerce*, II, Paris, Librairie du commerce, 1824, xi e.s.; pour un aperçu général de la réalisation du Livre II du Code de Commerce, voyez Bonnecase, J., *Traité de droit commercial maritime*, Paris, Sirey, 1922, 180 e.s. n° 179 e.s.

⁵ www.comitemaritime.org

la Convention LLMC dont les dispositions ne sont pas intégrées dans la Loi Maritime. Au cours des dernières décennies, différentes dispositions provenant de conventions ont été réalisées qui, à l'occasion de leur mise en œuvre en Belgique, ont été laissées tout à fait en dehors de la Loi Maritime. L'on pense ainsi à la Convention d'Athènes sur le transport des passagers, les versions successives des Conventions CLC et sur les Fonds ainsi que la Convention sur l'Assistance en Mer de Londres.

1.2. LA NECESSITE D'UNE REVISION

La nécessité de la révision de la Loi Maritime est démontrée dans une étude qui a été établie en 2006 pour le compte de l'Union Royale des Armateurs belges⁶. Dans celle-ci, il a entre autres été démontré que la Loi Maritime consiste, pour plus de la moitié, en du droit complètement dépassé, mort et irréal, et que la législation maritime belge est en retard par rapport à celle d'autres pays. La législation belge présente, d'autre part, des lacunes, est obscure, non coordonnée, désordonnée et souvent discutable d'un point de vue juridique. Pour une motivation plus précise de la nécessité de la révision de la Loi Maritime, il est renvoyé, par facilité, à ladite étude. Il sied cependant de remarquer qu'entre-temps diverses initiatives ont été prises afin d'actualiser certains aspects du droit maritime public.

Lors des récentes cérémonies à l'occasion du deux centième anniversaire du Code de Commerce en 2007, l'analyse critique visée du Livre II a été approuvée par M.A. Huybrechts et il a par ailleurs été conclu que tout le code était devenu obsolète⁷. La révision entamée par le présent Livre Vert rejoint dès lors entièrement la vision générale de la doctrine que le Code de Commerce doit être remplacé de façon urgente.

⁶ Van Hooydonk, E., *Schip van staat met slagzij. Sterkten en zwakten van maritiem recht en beleid in België*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006, p. 243.

⁷ Voyez Buyle, J.-P., Derijcke, W., Embrechts, J. et Verougstraete, I. (Eds.), *Bicentenaire du code de commerce. Tweehonderd jaar Wetboek van Koophandel*, Bruxelles, Larcier, 2007, p. 389, et en particulier les contributions de M.A. Huybrechts, P. Van Ommeslaghe et W. Van Gerven.

1.3. LES OBJECTIFS

1.3.1. Modernisation fondamentale d'une partie essentielle du droit commercial belge

Le premier but de la révision de la Loi Maritime consiste à contribuer en une modernisation fondamentale du droit maritime belge. Cette modernisation est nécessaire de façon urgente car le droit maritime se trouve actuellement, comme décrit, dans une situation de désuétude inacceptable. D'autres parties du droit belge, dont le droit commercial, ont d'ailleurs également, dans un passé récent, fait l'objet de révisions énergiques ou de codifications (cf. e.a. le droit des sociétés et de la faillite). La révision du droit maritime est dès lors déjà justifiée pour des raisons pures de politique législative, indépendamment des énormes intérêts économiques qui y sont liés.

1.3.2. Renforcement de la position compétitive du cluster maritime belge

En dehors de tous les problèmes juridico-techniques, il sied, à l'entame du procès de révision, de souligner que l'état misérable de la Loi Maritime est en opposition avec la prospérité des ports belges et de la marine marchande ainsi qu'avec la force de frappe de la politique gouvernementale au niveau fédéral et régional. Les illustrations les plus marquantes sont l'augmentation constante du trafic maritime pour les ports d'Anvers, Zeebrugge, Gand et Ostende, où des parts de marché sont sans cesse gagnées sur la concurrence étrangère et le succès phénoménal du renouvellement du pavillon de la marine marchande belge après l'instauration, en concordance avec la politique maritime européenne, des mesures fiscales pour la navigation maritime en 2004. En tant que pays portuaire, la Belgique se situe dans le top mondial absolu (le port d'Anvers est toujours, avec avance, le deuxième port d'Europe) et, en ce qui concerne le tonnage maritime exploité, le pavillon belge se trouve actuellement à une brillante dix-septième place. La Belgique fait partie du Conseil de l'Organisation Internationale Maritime, l'institution spécialisée des Nations-Unies basée à Londres et peut ainsi contribuer à élaborer la politique maritime internationale.

L'objectif principal de la révision de la Loi Maritime consiste à redonner au secteur maritime belge, si important, un cadre législatif convenable, adapté aux pratiques du commerce actuelles, garantissant la sécurité juridique, renforçant la position compétitive et favorisant une expansion des prestations de service maritimes dans le sens large du mot.

1.3.3. Restauration du pouvoir d'attraction des prestataires de services maritimo-juridiques belges

Le secteur de prestation de services maritimo-juridique belge, en lui-même, ne représente pas seulement une grande importance économique, mais est également un facteur essentiel du cluster maritime élargi. Le degré de performance du (sous)cluster du droit maritime est, ces dernières années, relativement faible. Cela ressort de divers indicateurs, tel le nombre décroissant de procédures juridiques maritimes, le recul du nombre d'expertises judiciaires maritimes, ainsi que la réduction des bureaux d'avocats maritimes. Même si cette tendance est, pour différentes raisons, également perceptible dans d'autres pays maritimes, elle est très prononcée en Belgique. D'autre part, la Belgique dispose, comme centre de prestations de services maritimo-juridiques, d'importants atouts et de possibilités de relance. La disposition d'un cadre légal adéquat et internationalement attrayant est cependant une condition sine qua non de celle-ci.

1.3.4. Renforcement du rayonnement international de la Belgique maritime

En dehors des avantages immédiats pour les secteurs portuaires et maritimes et pour le secteur maritimo-juridique des prestations de services, l'introduction d'une Nouvelle Loi Maritime belge va également participer au rayonnement international de la Belgique maritime. Le nouveau code peut devenir un moyen pour attirer de l'étranger des activités en rapport avec la navigation, les ports et la pratique du droit. A cet effet, le nouveau Code doit au moins être disponible dans une

traduction anglaise, à côté des versions authentiques en langues néerlandaise et française.

1.4. POINTS DE DEPART ET CONDITIONS ANNEXES

1.4.1. Priorité de la révision de la Loi Maritime

La révision de la Loi Maritime existante est non seulement nécessaire mais également urgente. Premièrement, l'état de la Loi Maritime actuelle est tel qu'aucune remise ne peut être tolérée. Par l'évolution permanente des techniques commerciales et des réglementations juridiques internationales, la Loi Maritime devient de plus en plus inutilisable et étrangère. Une deuxième raison pour justifier l'urgence de la révision se situe dans la globalisation de l'entreprise maritime (cf. les fusions et les reprises dans le secteur du transport et de la manipulation de conteneurs, ainsi que l'interchangeabilité croissante des ports), qui accentue la concurrence et qui a comme conséquence qu'une législation maritime nationale déficiente risque de représenter un grave handicap. Une troisième raison est l'essoufflement continu, déjà mentionné, du secteur de prestation de services maritimo-juridiques belge (en particulier le règlement du contentieux) qui ne peut être arrêté que moyennant un rajeunissement radical du cadre légal. Quatrièmement, la Belgique ne peut rester en défaut par rapport à des initiatives de révision similaires dans d'autres pays, dont des voisins maritimes et dès lors des concurrents.

1.4.2. Rapprochement aux tendances internationales

La révision doit favoriser le rapprochement du droit maritime belge avec les tendances internationales. L'on pense en premier lieu aux importantes réglementations des conventions internationales récentes, qui n'ont pas encore ou de façon insuffisante été reprises dans la législation belge. D'autre part, la nouvelle Loi Maritime belge ne peut perdre de vue les techniques de commerce actuelles ainsi que les formes de contrat et les stipulations courantes (par exemple, le transport par conteneurs, la transmission de messages électroniques, les contrats de

transport, d'assistance et d'assurance inconnus dans la législation existante). Enfin, la législation belge doit, comme souligné, s'adapter aux codifications étrangères récentes. L'on pense ainsi, entre autres, aux législations maritimes et aux Codes de Chine, de Croatie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Norvège, du Panama, de la Pologne et du Royaume-Uni. Il sera incontestablement également possible de trouver de l'inspiration utile dans ces législations plus récentes. La même chose s'est d'ailleurs produite lors de la préparation de la Loi Maritime de 1879 : le gouvernement a, à l'époque, également tenu compte des évolutions législatives récentes dans différents autres pays⁸.

1.4.3. Respect de la répartition actuelle des compétences

Lors de la préparation de la révision de la Loi Maritime, il a été tenu compte de la répartition de compétence en vigueur en matière maritime entre les autorités fédérales et régionales. Celle-ci veut que l'autorité fédérale soit compétente pour le droit commercial (dont fait partie le droit maritime commercial) pour la réglementation maritime de droit public, en ce compris la gestion du pavillon d'état et la sécurité des navires, l'exploitation des domaines maritimes et la politique environnementale marine. Les Régions sont, quant à elles, compétentes pour les voies hydrauliques, les ports, le pilotage, les services de sauvetage, la surveillance du trafic maritime et l'exécution des travaux et des activités dans les zones marines qui s'y rattachent. Les Régions doivent, d'autre part, être associées à la préparation de la réglementation fédérale.

Il faudra également tenir compte de cette répartition de compétence lors de la rédaction de la Nouvelle Loi Maritime belge. Tel que décrit ci-dessous, il apparaît souhaitable que les rédacteurs du nouveau code puissent, pour des raisons juridico-techniques, introduire des propositions pour la révision de la répartition des compétences. Il apparaît également pensable qu'à l'occasion du processus de révision, des propositions soient faites pour adapter ou compléter certains décrets et certaines ordonnances existants.

⁸ Voyez e.a. *Parl. Hand.*, Chambre, 6 février 1877, 359 (intervention du Ministre De Lantsheere).

1.4.4. Equilibre d'intérêts

La rédaction de la Nouvelle Maritime Belge doit tenir compte d'importants intérêts d'ordre économique très variés et d'autres. La marine marchande belge et les ports belges se trouvent, comme signalé, au sommet mondial. La nouvelle codification envisagée, qui dessinera un cadre attrayant et garant des légalités pour les activités navales et portuaires, doit produire pour ces secteurs des avantages importants. Le secteur portuaire doit être considéré ici dans tous ses domaines (administration portuaire, agents maritimes, expéditeurs, manutentionnaires, entrepositaires, prestataires de services technico-nautiques dont les pilotes, les sociétés de remorquage, les services d'arrimage et de désarrimage, les réparateurs de navires, les avitailleurs, etc.). Spécialement en ce qui concerne les réglementations de responsabilités, un bon équilibre doit être trouvé entre les intérêts du navire (propriétaires et transporteurs) et de la cargaison (importateurs et exportateurs, expéditeurs et réceptionnaires de marchandises). Les aspects bancaires et d'assurance doivent bien évidemment également être pris en compte. Il faut, d'autre part, que le nouveau code encourage la prestation de services maritimo-juridiques (barreau, magistrature et experts) et renforce sa compétitivité internationale. Enfin, il faut attacher de l'importance à des valeurs douces, tels ceux qui se rapportent à la protection de l'environnement et la gestion du patrimoine maritime historique.

Il sera difficile d'obtenir un bon équilibre entre tous ces intérêts qui, dans la pratique, peuvent inévitablement être de temps en temps conflictuels. La publication de ce Livre Vert et l'organisation de la consultation qui y sera associée ont justement pour but de détecter dès le départ les points délicats et rendre possible des solutions équilibrées. Il est crucial que tous les intéressés soient conscients du fait que des intérêts communs importants sont en jeu et qu'une revitalisation du droit maritime belge profitera en définitive à tous les secteurs du cluster maritime.

1.5. APPROCHE DE LA REVISION

1.5.1. Méthode de travail

Le 16 mai 2006, l'Institut Européen de Droit Maritime et des Transports de l'Université d'Anvers, en collaboration avec l'Union Royale des Armateurs belges, ont organisé une journée d'étude sur les forces et les faiblesses du droit maritime et de la politique maritime en Belgique. A cette occasion, l'étude précitée sur le même sujet⁹ a été présentée et divers experts ont donné leur avis sur la révision du droit maritime belge. Le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord, Renaat Landuyt, a annoncé que les autorités belges estimaient la révision hautement urgente et qu'elles soutiendraient celle-ci avec force.

Le Ministre Landuyt et l'Union Royale des Armateurs belges, qui fait fonction de soumettante du projet de révision, ont ensuite nommé une Equipe d'Experts de la Loi Maritime qui a effectué, dans un laps de temps très strict, un certain nombre d'études préparatoires. Les membres de cette équipe étaient :

- le Professeur Dr. Eric Van Hooydonk, qui est intervenu comme coordinateur et s'est concentré sur la structure et les dispositions générales du code, la répartition des compétences, les régimes particuliers concernant la responsabilité des propriétaires de navires et la législation sur les épaves;
- le Professeur Dr. Em. Leo Delwaide, qui s'est concentré sur la réglementation générale concernant la responsabilité du propriétaire de navires;
- le Professeur Dr. Ralph De Wit, qui s'est concentré sur le capitaine et l'équipage, les conventions de transport et d'affrètement et les intermédiaires;
- le Professeur Wim Fransen, qui s'est concentré sur l'assistance maritime;
- le Professeur Benoît Goemans, qui s'est concentré sur les droits réels sur les navires et les bateaux d'intérieur et les privilèges et hypothèques maritimes;
- le Professeur Dr. Em. Marc Huybrechts, qui s'est concentré sur les assurances maritimes.

⁹ Voyez *supra*, point 1.2.

L'Union Royale des Armateurs belges a facilité le travail de l'équipe d'experts et a, de plus, mis à disposition l'expertise de ses collaborateurs. Les membres de l'équipe ont cependant rempli leur tâche dans une stricte indépendance.

Les travaux de l'équipe d'experts ont abouti à un schéma provisoire du contenu d'une nouvelle Loi Maritime belge et à ce Livre vert, qui forme la base pour une large consultation publique. Les différents chapitres de la seconde partie de ce Livre vert sont fondés sur l'examen préalable exécuté par chacun des experts précités. Eric Van Hooydonk et Ralph De Wit, pour les parties dont il s'est occupé, ont accompli la rédaction de cette seconde partie.

Les membres de l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime ont également produit un certain nombre de documents de fond plus détaillés qui pourront être d'utilité aux participants à la consultation et qui peuvent être téléchargés des websites de la consultation www.droitmaritime.be et www.zeerecht.be. Dans ces documents, certains points d'achoppement sont étudiés de façon plus détaillée et certaines propositions sont faites de façon plus approfondie. Concrètement, il s'agit des notes suivantes :

- la répartition de compétence entre les autorités belges et régionales (Eric Van Hooydonk);
- étude de la personnalité juridique du navire (Benoît Goemans);
- l'inefficacité de l'hypothèque maritime (Benoît Goemans);
- la responsabilité réelle du propriétaire de navire (Leo Delwaide);
- la législation sur les épaves (Eric Van Hooydonk);
- la convention de transport maritime de marchandises (Ralph De Wit);
- le droit d'action de l'intéressé aux marchandises à l'encontre du transporteur maritime (Ralph De Wit);
- les assurances maritimes (Marc Huybrechts);
- l'assistance maritime (Wim Fransen).

La consultation publique se clôturera le 31 octobre 2007 pour les réactions néerlandophones et le 31 janvier 2008 pour les réactions francophones. Ensuite, la Commission Royale de Révision établira une épreuve de nouveau code qui sera, par la suite, soumise à une seconde consultation publique et qui sera ensuite l'objet de la procédure législative usuelle. La

Commission Royale de Révision, actuellement constituée, comprendra entre autres les membres de l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime. Cette équipe cessera pour ainsi dire d'exister. Incidemment, il peut être souligné que des projets de révision comparables ont également été préparés par des Commissaires et/ou par des Commissions. A cet égard, l'on peut se référer aux projets concernant la version néerlandaise de la Constitution et des codes belges, le droit des sociétés, le droit judiciaire, le droit des assurances, le Code Pénal, le droit de protection de la jeunesse, la procédure pénale, la législation concernant le régime pénitentiaire et les tribunaux de l'application des peines. La Loi Maritime de 1879 a également été préparée par une commission, qui avait été instaurée par Arrêté Royal du 13 août 1855¹⁰ et dans laquelle principalement le monde des affaires était représenté - un précédent qui justifie d'autant plus l'organisation de la consultation publique actuelle.

1.5.2. Echancier

La révision de la Loi Maritime se déroule selon l'échancier indicatif suivant :

- *décembre 2006 - mai 2007* : études préparatoires par l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime;
- *mai 2007* : publication du présent Livre Vert, installation de la Commission Royale de Révision et départ de la première consultation publique;
- *fin octobre 2007 / fin janvier 2008* : clôture de la première consultation publique;
- *novembre 2007 - janvier 2009* : rédaction d'une épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge;
- *février 2009* : discussion de l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge avec les autorités;
- *février 2009 - mars 2009* : adaptations de l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge;
- *avril 2009 - mi-juillet 2009* : consultation publique sur l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge;

¹⁰ M.B., 27 août 1855.

- *septembre 2009* : dernières adaptations de l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge et présentation d'un projet de loi au Conseil des Ministres;
- *octobre 2009 - fin décembre 2009* : procédure législative;
- *1^{er} janvier 2010* : entrée en vigueur de la Nouvelle Loi Maritime belge.

Au vu de l'importance et de la complexité juridique du travail et du délai accordé, dans d'autres pays, à des codifications comparables, cet échéancier est particulièrement ambitieux. Il suppose, en effet, que la Commission Royale de Révision produise dans un délai d'un an et trois mois une épreuve entièrement achevée du nouveau code. Au vu cependant de la nécessité impérative de la révision, le procès de révision doit cependant être clôturé le plus rapidement possible, sans pour autant mettre la qualité en danger.

1.5.3. Mot de remerciement

Qu'il soit permis, par la présente, au nom de l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime, d'adresser un mot de remerciement sincère au Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord, Renaat Landuyt, en soulignant que, sans son enthousiasme contagieux pour les affaires maritimes et son regard juridique expérimenté, ce projet de révision n'aurait jamais vu le jour. Jan Cornillie et Kristof Schockaert, faisant partie de la cellule politique du Ministre Landuyt, ont également joué un rôle central dans la préparation. Un remerciement sincère est également redevable à Nicolas Saverys, président de l'Union Royale des Armateurs belges et au capitaine Marc Nuytemans, le dynamique directeur de cette union et à ses collaborateurs, qui ont déjà à leur actif tant de réalisations au service du secteur maritime belge.

Partagent encore la grande reconnaissance de l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime Joachim Coens, président de la Société des Installations Maritimes de Bruges, pour l'organisation de l'événement du 29 mai 2007 à Bruges, où ce Livre Vert a été présenté, Stephan Svacina de Maklu et Jan Hendrickx de Zizo pour le support à la publication de ce Livre Vert et Mia De Wilde pour la construction des websites.

2. LA NOUVELLE LOI MARITIME BELGE: PROPOSITIONS ET QUESTIONS EN VUE DE LA CONSULTATION (par l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime)

2.1. INTRODUCTION

Dans ce chapitre, un certain nombre d'idées et de propositions ont été formulées, avec les questions s'y rattachant et ce, sur base de la structure provisoire de la Nouvelle Loi Maritime belge. Ces questions sont adressées à tous les intéressés dans le domaine maritime et portuaire, en ce compris la branche des banques et des compagnies d'assurances, ainsi qu'au secteur de la prestation de service maritimo-juridique, en ce compris le barreau, la magistrature et les experts. Toutes les réponses, tous les commentaires et toutes les considérations sont les bienvenus. Ils peuvent être fournis en néerlandais jusqu'au 31 octobre 2007 et en français jusqu'au 31 janvier 2008 par le biais, respectivement, des websites publics www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be. Après la consultation, toutes les réactions obtenues seront rassemblées par la Commission de Révision, analysées et évaluées en vue de la rédaction du nouveau code.

2.2. QUESTIONS GENERALES

2.2.1. Nécessité d'une révision

Point de vue

Selon l'avis de l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime, il ne peut être sérieusement contesté que la Loi Maritime actuelle doit être remplacée de manière urgente par une codification cohérente qui est en concordance avec les réglementations internationales en vigueur ainsi qu'avec les pratiques commerciales. Au vu de son état de délabrement avancé, une simple adaptation de la Loi Maritime actuelle n'est, selon l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime, pas à l'ordre du jour et une nouvelle

codification est bel et bien nécessaire. Il est bien évident que des réglementations légales existantes peuvent être reprises là où cela est souhaitable.

Questions

1. Une révision de la Loi Maritime existante est-elle nécessaire ?
2. La Loi Maritime doit-elle être remplacée intégralement par une nouvelle codification ?

2.2.2. Portée thématique de la révision

2.2.2.1. Droit fluvial

Point de vue

La Loi Maritime actuelle règle une grande partie du droit fluvial belge. Le Titre X de la Loi Maritime déclare qu'une grande partie des dispositions des Titres précédents sont également, moyennant quelques modifications, applicables aux bateaux de navigation intérieure. Le contrat de transport dans la navigation intérieure reste cependant réglé par une loi particulière, à savoir la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial. La limitation de responsabilité dans la navigation intérieure est partiellement réglée par l'Arrêté Royal du 24 novembre 1989. Au vu de la nécessité de moderniser la loi sur l'affrètement fluvial précitée, et afin de répondre au souhait de faire de la Nouvelle Loi Maritime belge un ensemble cohérent et attrayant, l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime conseille d'également réglementer le droit fluvial dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

Questions

3. La Nouvelle Loi Maritime belge doit-elle également réglementer le droit fluvial ?

4. La matière qui est actuellement régie par la loi sur l'affrètement fluvial du 5 mai 1936 doit-elle être réglementée dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

2.2.2.2. Droit public

Point de vue

La Loi Maritime actuelle ne règle presque exclusivement que des considérations de droit privé. C'était déjà le cas dans le Livre II du Code de Commerce de 1807. Les rédacteurs de ce dernier code ont pris l'Ordonnance de la Marine de 1681 comme base, mais en ont exclu toutes les réglementations de droit public. L'Ordonnance, la première codification moderne du droit maritime, englobait en effet tant le droit maritime privé que public. Des codifications contemporaines, tel le code maritime croate de 2004, règlent également les deux domaines. Le présent Livre Vert concerne exclusivement le droit maritime privé. La question se pose cependant de savoir si l'intégration du droit maritime privé et public ne pourrait pas apporter des avantages sur le plan de la clarté, de la cohérence, de la facilité d'usage et de l'attractivité internationale.

S'il était opté d'englober le droit maritime public, qui devrait de toute façon être modernisé, dans la Nouvelle Loi Maritime belge, le code ne pourrait cependant être surchargé par des réglementations techniques détaillées. Comme c'est le cas actuellement, le droit maritime public doit, également en vue d'une flexibilité réglementaire, être réglé en grande partie par des réglementations d'exécution (arrêtés royaux et ministériels). D'autre part, il sied de remarquer qu'une partie importante du droit maritime public (les ports, les voies navigables, l'administration du pilotage, le pilotage lui-même) est aujourd'hui matière régionale qui n'entre dès lors pas en considération pour une codification dans le cadre d'une Nouvelle Loi Maritime belge. Des matières fédérales qui pourraient, par contre, bel et bien être reprises dans une codification sont, entre autres, la gestion des territoires maritimes belges, l'enregistrement, la sécurité et le jaugeage des navires, la juridiction pénale à bord de navires étrangers, la sécurité des navires et des ports, le droit de l'environnement marin et le droit maritime économique.

Question

5. La Nouvelle Loi Maritime belge doit-elle, à côté du droit maritime privé, également réglementer le droit maritime public ?

2.2.3. Programme de la Nouvelle Loi Maritime belge

Point de vue

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime a, au cours de ses travaux, fait usage du programme de travail provisoire repris ci-dessous. Lors de la rédaction de celui-ci, il a été tenu compte de la structure de la Loi Maritime actuelle et du souhait de donner à la Nouvelle Loi Maritime belge une portée plus large. Il a également été tenu compte du contenu et de la division de codifications étrangères récentes.

PLAN DE TRAVAIL DE LA NOUVELLE LOI MARITIME BELGE

PREMIERE PARTIE - DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I - Définitions

Chapitre II - Champ d'application

Chapitre III - Relation à d'autres normes de droit

Chapitre IV - Compétences d'exécution

PARTIE 2 - DES NAVIRES

Chapitre I - Statut réel des navires

Division 1 - Dispositions générales

Division 2 - Propriété de navires

Division 3 - Copropriété de navires

Chapitre II - Privilèges et hypothèques maritimes

Chapitre III - Publicité des droits sur les navires

PARTIE 3 - LE CAPITAINE ET L'EQUIPAGE

PARTIE 4 - LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRES

Chapitre I - Réglementation générale

Division 1 - Responsabilité

Division 2 - Limitation de responsabilité

Chapitre II - Réglementation particulière concernant l'enlèvement des épaves

Division 1 - Responsabilité

Division 2 - Limitation de responsabilité

Chapitre III - Réglementation particulière concernant la pollution par les pétroliers

Division 1 - Responsabilité

Division 2 - Limitation de responsabilité

Chapitre IV - Réglementation particulière concernant la pollution par hydrocarbure de soute

Division 1 - Responsabilité

Division 2 - Limitation de responsabilité

Chapitre V - Réglementation particulière concernant la pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses

Division 1 - Responsabilité

Division 2 - Limitation de responsabilité

Chapitre VI - Réglementation particulière concernant la pollution par des matières radioactives

Division 1 - Responsabilité

Division 2 - Limitation de responsabilité

PARTIE 5 - L'EXPLOITATION DES NAVIRES

Chapitre I - Affrètement

Chapitre II - Convention de transport de marchandises

Chapitre III - Convention de transport de passagers

Chapitre IV - Remorquage et poussage

PARTIE 6 - INTERMEDIAIRES ET ASSISTANTS AU TRANSPORT

Chapitre I - Commissionnaires de transport

Chapitre II - Agents maritimes

Chapitre III - Expéditeurs

Chapitre IV - Manutentionnaires

PARTIE 7 - EVENEMENTS MARITIMES

Chapitre I - Avarie et avarie commune

Chapitre II - Abordage

Chapitre III - Assistance

PARTIE 8 - ASSURANCES

Chapitre I - Dispositions générales

Chapitre II - Assurances corps

Chapitre III - Assurances facultés

Chapitre IV - P & I Clubs

PARTIE 9 - DISPOSITIONS FINALES

Question

6. Le plan de travail ci-dessus est-il adéquat pour la division de la Nouvelle Loi Maritime ? Quelles adaptations sont-elles nécessaires ? Quels chapitres et divisions doivent-ils être rajoutés ou supprimés ?

2.2.4. Titre de la loi

Point de vue

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime est d'avis que plusieurs solutions viennent en considération pour le titre du nouveau code. Le titre doit refléter le contenu mais également être attrayant, tant dans les versions authentiques en langues néerlandaise et française que dans une traduction anglaise dirigée vers un public maritime international.

Question

7. Lequel des titres ci-dessous est-il préférable ?

- Nouvelle Loi Maritime
- Loi Maritime 2010
- Code de la Mer
- Code Maritime
- Loi de la Navigation
- Code de la Navigation
- un autre, à savoir : ...

2.2.5. Intégration des réglementations par conventions

Point de vue

La méthode de travail que le législateur belge applique pour la mise en œuvre des conventions maritimes internationales n'est pas conséquente. Au départ, les conventions en vue d'harmonisation de certains domaines du droit maritime ont été transportées dans la législation belge par la transcription, aussi littérale que possible, dans la loi maritime avec par-ci par-là une omission ou une ajoute. C'est ce qui s'est, par exemple, produit avec les conventions du CMI sur les privilèges et hypothèques maritimes, sur le transport maritime sous connaissement, sur l'assistance et le sauvetage maritime. Au cours de la dernière décennie, cette méthode de travail a été abandonnée. C'est ainsi que le protocole de modification à la Convention d'assistance maritime convenu en 1967 n'a plus été repris dans la législation interne belge. En ce qui concerne la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime (convention LLMC), il y est seulement fait référence dans la Loi Maritime, sans que les dispositions de la convention ne soient reprises. En ce qui concerne la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, il n'y est nulle part fait allusion dans la Loi Maritime. A l'occasion de l'adhésion législative récente de la Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime, il a été omis de modifier aussitôt les dispositions de la Loi Maritime qui s'appuie toujours sur l'ancienne Convention sur l'assistance maritime de Bruxelles du 23 septembre 1910. Il est évident que si, lors de l'adhésion et de la ratification d'une nouvelle réglementation par conventions, les dispositions législatives internes qui reposent sur la convention précédente qui a été modifiée, ne sont pas adaptées ou modifiées, une situation confuse se crée, mettant en péril l'unicité, la transparence et la compréhension d'une loi maritime. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime est d'avis que le législateur doit, de toute façon, agir d'une façon cohérente. Il exprime sa préférence à intégrer dans la Nouvelle Loi Maritime belge les réglementations par conventions, en ce compris leurs modifications.

Question

8. Les réglementations par conventions internationales, contraignantes pour la Belgique, doivent-elles systématiquement, en ce compris leurs modifications, être intégrées dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

2.2.6. Moyens de non recevabilité et prescription

Point de vue

Le Titre IX de la Loi Maritime actuelle contient un ordre peu cohérent, juridiquement parlant, des fins de non recevoir et de prescription, d'où ressort principalement la diversité des délais des courtes prescriptions. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime préférable de caréner les délais de prescription dans les conditions de base éventuellement applicables selon le droit des conventions et, dans un but de transparence et de clarté, de les reprendre dans les parties de la Nouvelle Loi Maritime belge qui s'y rapportent.

Question

9. Est-il souhaitable de simplifier, si possible, les dispositions des fins de non recevoir et de prescription et de les reprendre dans les chapitres de la Nouvelle Loi Maritime belge auxquels elles se rapportent matériellement ?

2.2.7. Adaptation de la répartition des compétences

Point de vue

Tel qu'expliqué ci-dessus, l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime est partie du principe de la répartition actuelle des compétences en matière maritime entre les autorités fédérales et régionales. Cette répartition des compétences présente cependant un nombre d'imperfections. C'est ainsi que la répartition des compétences précise en matière d'assistance est loin

d'être claire. La constitutionnalité de quelques dispositions légales fédérales existantes, en ce compris la Loi sur les épaves, est douteuse. L'intervention obligatoire des Régions en ce qui concerne l'octroi d'une adhésion à certaines conventions et la procédure d'association des Régions à la réglementation de la sécurité de la navigation et du trafic maritime sont un obstacle à une prise de décision rapide. Nonobstant le fait qu'une éventuelle révision de la répartition des compétences en matière maritime n'est pas l'objet de cette consultation, l'on ne peut éviter la question au moment où l'on s'attaque à la rédaction d'une Nouvelle Loi Maritime belge. Il sied d'ailleurs de remarquer qu'au moment de mettre sous presse, des propositions de révision étaient en préparation à différents niveaux d'autorités. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime est d'avis que la rédaction de la Nouvelle Loi Maritime peut aller de pair avec des propositions fondées d'un point de vue juridico-technique pour une révision de la répartition des compétences, pour autant que celles-ci soient souhaitables pour une politique gouvernementale rapide dans des affaires maritimes et cela sans s'immiscer dans les discussions gouvernementales courantes.

Question

10. A l'occasion de la rédaction de la Nouvelle Loi Maritime belge, des propositions, si elles sont souhaitables pour des raisons juridico-techniques, doivent-elles être formulées pour une révision de la répartition des compétences en matière maritime entre les autorités fédérales et régionales ?

2.2.8. Consultation sur l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge

Point de vue

La consultation ouverte par le présent Livre Vert sert à la préparation de la rédaction du nouveau code. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime est d'avis qu'une fois que l'épreuve de la Nouvelle Loi Maritime belge est terminée, celle-ci devrait à nouveau être soumise à une consultation publique. Tel que déjà expliqué ci-dessus, la Nouvelle Loi Maritime doit

en effet reposer sur un consensus aussi large que possible dans les secteurs maritimes et portuaires concernés et également sur un équilibre d'intérêts.

Question

11. L'épreuve qui sera rédigée de la Nouvelle Loi Maritime belge doit-elle également être soumise à une consultation publique ?

2.3. QUESTIONS PARTICULIERES

2.3.1. Dispositions générales

2.3.1.1. Notions

Point de vue

Seules les notions de navire (art. 1) et de bateau d'intérieur (art. 271) sont définies dans la Loi Maritime. Les codes maritimes modernes contiennent plus de définitions (par exemple les notions de navire, accessoires, eaux intérieures, personnes embarquées et armateur) qui peuvent profiter à la sécurité de droit et à la clarté. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime que des concepts importants doivent être définis, et que pour chaque partie du Code des notions particulières peuvent s'appliquer.

Questions

12. Est-il souhaitable de définir des notions importantes dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

13. Est-il souhaitable d'adopter des définitions particulières dans chacune des parties de la Loi Maritime belge ?

2.3.1.2. Champ d'application

2.3.1.2.1. Des définitions incohérentes et vétustes du navire et du bateau d'intérieur

Point de vue

Le champ d'application de la Loi Maritime actuelle est délimité à l'appui des définitions navire (art. 1) et bateau d'intérieur (art. 271). Ces définitions posent problèmes et sont partiellement vétustes. La définition de navire de mer adopte un critère de jauge dont il résulte que les bâtiments jaugeant moins de 25 tonnes équivalent à des bateaux d'intérieur. Au cœur de la définition il y a la destination lucrative. Les notions dans la Loi Maritime ne correspondent pas aux définitions dans d'autres textes législatifs, ou, pire, sont incompatibles avec ceux-ci.

Question

14. Est-il souhaitable de revoir les notions de navire et de bateau d'intérieur et de les mettre en concordance avec des définitions voisines dans d'autres législations ?

2.3.1.2.2. La destination lucrative

Point de vue

Le but lucratif est une condition essentielle pour qu'un bâtiment de navigation soit qualifié de navire ou bateau. Les bâtiments qui n'ont pas une telle destination échappent à l'application de la loi. De nombreuses dispositions légales particulières ont toutefois abandonné ce critère, devenu étranger aux besoins réels. Les remorqueurs de l'administration portuaire ont un autre statut juridique que les remorqueurs privés, alors qu'ils effectuent le même travail. Les bateaux de plaisance exploités commercialement pourraient peut-être avoir un autre statut que ceux utilisés par leur propriétaire. Le patrimoine maritime historique tombe souvent dans un vide juridique.

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime propose de renoncer à la condition de destination lucrative, d'autant plus que ce critère n'est plus adopté dans les codifications étrangères et que ce critère est aussi fort critiqué dans les commentaires du Livre 1^{er}.

Par l'abandon de ce critère, les bâtiments engagés par les administrations publiques, dans la recherche scientifique, utilisés à des fins récréatives ou d'habitation tomberaient en principe dans le champ d'application de la Nouvelle Loi Maritime.

Question

15. Est-il souhaitable d'abandonner le but lucratif du bâtiment comme critère d'application de la Nouvelle Loi Maritime ?

2.3.1.1.3. Bâtiments estuariers

Point de vue

Selon la définition actuelle, le bateau d'intérieur (art. 271 Loi Maritime) est destiné à la navigation dans les eaux intérieures. Initialement, les bâtiments destinés à la navigation dans les eaux territoriales étaient également qualifiés de bateaux d'intérieur. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime que la réintroduction de ce principe doit être mise à l'examen.

Question

16. Est-il souhaitable de rendre aux bâtiments habituellement utilisés dans les eaux territoriales le statut de bateaux d'intérieur ?

2.3.1.2.4. Dragueurs

Point de vue

Des définitions actuelles du navire de mer et du bateau d'intérieur, l'on peut déduire que les dragueurs sont toujours des bateaux d'intérieur. Cela est étonnant vu l'exécution systématique des travaux de dragage en mer et l'engagement à travers le monde de grands dragueurs d'entreprises belges de premier ordre.

Question

17. Est-il souhaitable de qualifier de navire de mer les dragues engagées en mer ?

2.3.1.2.5. La distinction entre navires, navires de mer, bateaux d'intérieur, bateaux de plaisance et autres bâtiments

Point de vue

L'on pourrait envisager dans la Nouvelle Loi Maritime, d'adopter une notion générique large du navire (s'appliquant à tous les engins flottants) et de créer des sous catégories telles que le navire de mer, le bateau d'intérieur, le bateau de plaisance, et autres bâtiments, avec, à chaque fois, des définitions bien précises. Certaines règles s'appliqueraient à tous les bâtiments, d'autres seulement à certaines sous-catégories. Ceci serait précisé pour chaque partie du Code. La méthode serait plus systématique que l'approche actuelle (indication dans le titre X des dispositions également applicables aux bateaux d'intérieur).

Question

18. Est-il souhaitable d'appliquer, d'une façon générale, la Nouvelle Loi Maritime au navire qui serait une notion large, et, prévoir des sous catégories de ce bâtiment prévoyant exceptions, dérogations et compléments, indiqués partie par partie ?

2.3.1.2.6. Navires d'état

Point de vue

L'immunité des navires d'état est maintenant réglée par la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926, le Protocole de Bruxelles du 24 mai 1934 et la Loi du 28 novembre 1928. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime qu'en vue d'une disposition plus claire et plus cohérente, il y a lieu d'examiner s'il ne serait pas souhaitable d'intégrer les dispositions relatives à l'immunité des navires d'état dans la Nouvelle Loi Maritime.

Question

19. Est-il souhaitable d'examiner si le régime des navires d'états doit être incorporé dans la Nouvelle Loi Maritime ?

2.3.1.3. Rapport avec les autres règles de droit

Point de vue

Il peut s'avérer utile de déterminer dans la Nouvelle Loi Maritime son rapport avec les autres normes juridiques, dont certaines conventions internationales (voyez les références dans le Décret de la Région flamande relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage et le Décret de la Région flamande relatif à l'assistance à la navigation, à la priorité des traités sur l'Escaut, et les références similaires dans le Livre 8 du Code civil néerlandais). L'utilité résultera du travail de rédaction. Il peut aussi être utile de préciser le rapport entre la Nouvelle Loi Maritime et les autres dispositions pertinentes du Code civil et du Code de commerce.

Question

20. Est-il souhaitable de préciser le rapport entre la Nouvelle Loi Maritime et les autres règles de droit ?

2.3.1.4. Pouvoirs d'exécution

Point de vue

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime souhaitable que le pouvoir exécutif puisse prendre des mesures pour exécuter, préciser et mettre à jour la Nouvelle Loi Maritime. La flexibilité l'exige et cette flexibilité est nécessaire pour ne pas prendre de retard sur les développements internationaux. Les codifications étrangères ont également adopté des dispositions en ce sens.

La Loi du 15 mai 2006 portant diverses dispositions en matière de transport, attribue au Roi le pouvoir d'arrêter en Conseil des ministres toutes les mesures utiles pour exécuter des obligations qui découleraient de traités internationaux et d'actes pris en vertu de ces traités internationaux.

Question

21. Est-il souhaitable d'attribuer au pouvoir exécutif la compétence d'exécuter, préciser et mettre à jour la Nouvelle Loi Maritime ?

2.3.2. Navires

2.3.2.1. Le statut réel des navires

2.3.2.1.1. Dispositions générales

2.3.2.1.1.1. *Biens meubles*

Point de vue

La législation actuelle qualifie de biens meubles les bateaux et les navires (art. 531 C.c., art. 2 et 272 Loi Maritime). L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime ne voit pas de raisons de modifier cela, étant toutefois entendu

qu'une définition claire et nette soit mise au point de certains engins, tels que les plateformes de forage et les bassins flottants qui font partie des installations portuaires, et que leur statut soit précisé.

Question

22. Est-il souhaitable d'adopter des modifications ou des précisions relatives au statut des bâtiments de navigation comme bien immeuble ?

2.3.2.1.1.2. Droit applicable

Point de vue

Après une période de controverse dans la jurisprudence, la Loi portant le Code de droit international privé (art. 89) dispose que les droits sur un aéronef, un navire, un bateau ou tout autre moyen de transport inscrit dans un registre public sont régis par le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'inscription a eu lieu. Cette formule crée une incertitude dans le cas du double enregistrement: dans le registre d'origine et dans le registre d'affrètement coque nue. D'autre part, la question se pose de savoir si ces dispositions de DIP ne devraient pas être intégrées dans la Nouvelle Loi Maritime.

Questions

23. Est-il souhaitable de préciser quel droit est applicable sur les droits des navires en cas de double enregistrement ?

24. Est-il souhaitable d'intégrer les dispositions de DIP dans la Nouvelle Loi Maritime ?

2.3.2.1.1.3. *Intégration des règles en matière d'enregistrement*

Point de vue

Ci-dessus nous avons déjà évoqué la possibilité d'intégrer dans la Nouvelle Loi Maritime des dispositions de droit public. Cette question est d'autant plus à l'ordre en matière d'enregistrement des navires de mer (voir notamment la Loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement de navires et l'A.R. du 4 avril 1996) et d'inscription et d'enregistrement de bateaux de plaisance (Arrêté royal du 4 juin 1999). Ces matières sont intimement liées à l'organisation de la publicité des droits sur les bâtiments de navigation. Ces règles pourraient être plus cohérentes et plus limpides si elles étaient toutes incorporées dans la Nouvelle Loi Maritime ou dans des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Question

25. Est-il souhaitable d'intégrer les dispositions relatives à l'enregistrement et l'inscription dans la Nouvelle Loi Maritime ?

2.3.2.1.2. *Propriété de navires*

2.3.2.1.2.1. *La preuve du droit de propriété*

Point de vue

La Loi Maritime actuelle n'indique pas par quels moyens le droit de propriété sur un navire peut être prouvé, ni la force probante d'actes à ce sujet. Ceci donne parfois lieu à contestation. Un régime légal spécifique pourrait se concevoir.

Question

26. Est-il souhaitable d'instaurer un régime légal spécifique relatif à la preuve de propriété de navires ?

2.3.2.1.2.2. *La prescription acquisitive*

Point de vue

La législation maritime hollandaise prévoit que la propriété, l'hypothèque et l'usufruit sur un navire de mer enregistré peuvent être acquis par une possession de bonne foi ininterrompue de cinq ans (art. 201 Livre 8, Code civil). Selon la Loi Maritime belge actuelle, les navires de mer ne sont pas soumis à la règle selon laquelle la possession vaut titre (art. 2). La question se pose de savoir si un régime comme aux Pays-Bas est souhaitable.

Question

27. Est-il souhaitable d'instaurer dans la Nouvelle Loi Maritime belge un régime spécifique de prescription acquisitive ?

2.3.2.1.2.3. *Droits sur navires en construction*

Point de vue

Il n'existe pas de clarté parfaite sur la propriété de navires en construction et sur les droits du donneur d'ordre sur le navire en construction et les parties de ce navire, déjà ou pas encore incorporées dans la construction.

Question

28. Est-il souhaitable de préciser dans la Nouvelle Loi Maritime belge le statut des navires en construction ?

2.3.2.1.3. Copropriété de navires

Point de vue

La Loi Maritime actuelle (art. 57 j° 273, § 1, 2°) contient un régime de copropriété de navires de mer et de bateaux d'intérieur qui s'écarte du droit commun. Ce régime est décrit de façon fort sommaire et a pour effet que certaines décisions peuvent être prises qui sont incompatibles avec l'intention initiale des copropriétaires (par exemple changement de destination du navire) mais qui lient la minorité. La question se pose de savoir si, dans ce cas, les copropriétaires minoritaires n'auraient pas alors le droit de sortir de l'indivision.

Question

29. Le régime de copropriété devrait il être raffiné, et, dans l'affirmative, dans quel sens ?

2.3.2.2. Privilèges et hypothèques sur navires

2.3.2.2.1. Navires comme patrimoine d'exécution

Point de vue

En droit maritime belge, le navire n'est pas une personne morale. Mais, la fonction de patrimoine d'exécution du navire n'est pas très claire en droit belge. Un navire peut faire l'objet d'une saisie conservatoire ou exécutoire même si le propriétaire n'est pas le débiteur de la dette, cause de la saisie. Ceci s'écarte des principes généraux de droit belge. Cette exception est souhaitable. Par contre il n'est pas souhaitable que cette exception importante résulte d'une faculté prévue implicitement en droit judiciaire qui n'est pas cohérent avec le droit matériel. Pour cela, il y a lieu de prévoir de façon explicite dans la Nouvelle Loi Maritime que les navires de mer sont le gage de toutes les créances qui résultent de l'exploitation du navire, que le propriétaire du navire en soit le débiteur ou non, et que la propriété ait oui ou non été transférée depuis la naissance de la dette. Mais, il faut prévoir un mécanisme qui permet

d'apurer, au bout d'un certain temps, le navire de ses dettes (art. 39 Loi Maritime).

Question

30. Est-il souhaitable d'adopter dans la Nouvelle Loi Maritime une disposition selon laquelle le navire est le gage de toutes les créances qui résultent de l'exploitation du navire ?

2.3.2.2.2. Régime des privilèges maritimes

Point de vue

Les privilèges maritimes dans la législation actuelle résultent de la mise en concordance de celle-ci avec la Convention internationale de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes. La question se pose de savoir s'il est souhaitable de maintenir ces règles qui contiennent des privilèges désuets ou s'il ne vaudrait pas mieux d'adopter la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes du 6 mai 1993.

Actuellement le créancier hypothécaire est la victime de nombreux privilèges dont il ne connaît pas l'existence et qui, en cas de concours de créanciers, priment les hypothèques. En ratifiant la Convention de 1993 le nombre de créances privilégiées diminuerait et le délai dans lequel il faudrait pratiquer une saisie conservatoire pour éviter que le privilège ne s'éteigne, serait réduit. La ratification de la Convention de 1993 pourrait s'accompagner de certaines modifications dans la loi interne afin d'éviter des effets secondaires indésirables de cette ratification. Ainsi, l'on pourrait envisager une assurance obligatoire couvrant la responsabilité du transporteur à l'égard de ses passagers, pour autant qu'il s'agisse de voyage au départ ou à destination d'un port belge (voir aussi PAL PROT 2002 et questions 74 et 75). Aussi, la loi pourrait accorder au passager lésé, une action directe contre l'assureur du transporteur. Finalement, la loi pourrait assortir toutes les créances maritimes d'un privilège, avec droit de suite, prenant certes rang après l'hypothèque.

Questions

31. Est-il souhaitable de maintenir dans la Nouvelle Loi Maritime le régime de privilèges maritimes de la Convention de 1926 ?
32. Faut-il accéder à la Convention du 6 mai 1993 relative aux privilèges et hypothèques maritimes, et, dans l'affirmative, sous quelles conditions?

2.3.2.2.3. L'hypothèque sur les bâtiments n'étant pas ou pas habituellement affectés à des activités lucratives de navigation

Point de vue

Certains bâtiments de navigation ne peuvent être hypothéqués. Par son étude récente, le Conservateur des hypothèques maritimes, M. Guido De Latte, propose avec insistance de permettre l'inscription d'une hypothèque sur certains de ces bâtiments. Il serait notamment souhaitable de pouvoir hypothéquer des bateaux de plaisance de plus de 24 mètres. Le fait que l'on ne puisse délivrer à ces bâtiments de lettre de mer serait d'ailleurs contraire au principe de droit international public que chaque bateau doit battre le pavillon d'un état¹¹.

Question

33. Est-il souhaitable de permettre une inscription hypothécaire sur certains bâtiments de mer qui ne sont pas ou pas habituellement affectés à des activités lucratives de navigation ?

¹¹ De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheeken op schepen*, Mechelen, Kluwer, 2006, 73-74, n° 187-189.

2.3.2.2.4. L'hypothèque sur des bateaux d'intérieur n'étant pas ou pas habituellement affecté à des activités lucratives de navigation

Point de vue

Dans la même étude le Conservateur des hypothèques M. G. De Latte exprime le besoin de permettre l'hypothèque sur des bateaux qui n'ont pas de destination lucrative, mais une destination résidentielle, de plaisance, de restauration, de théâtre, d'exposition, scientifique, ou encore qui appartiennent au patrimoine historique.

Ceci ne bénéficierait pas seulement aux propriétaires et utilisateurs de ces bateaux, mais aussi aux chantiers et aux prêteurs. Il faudrait permettre l'enregistrement de tels bateaux¹².

Question

34. Est-il souhaitable d'instaurer un régime d'enregistrement et d'hypothèque sur des bateaux d'intérieur qui ne sont pas ou pas habituellement affectés à des activités lucratives de navigation ?

2.3.2.3. La publicité des droits sur les navires

2.3.2.3.1. Le maintien des règles en matière de publicité des droits sur les navires

Point de vue

Le Chapitre II du Titre Ier de la Loi Maritime régit la publicité des droits réels sur les navires de mer. Il est en principe également applicable aux bateaux d'intérieur (art. 272). L'équipe d'experts ne voit pas de raisons pour instaurer des innovations fondamentales. Mais il paraît utile de prendre en considération les points de vue de M. le Conservateur des hypothèques¹³ et aussi de codifier la jurisprudence.

¹² De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheeken op schepen, o.c.*, 71-72, n° 183-186.

¹³ Voir notes précédentes.

Questions

35. Est-il souhaitable de maintenir le régime actuel de la publicité des droits réels sur les navires ? Ou bien vaut-il mieux introduire des innovations et, le cas échéant, lesquelles ?

36. Est-il souhaitable de codifier la jurisprudence en matière de publicité des droits sur les navires ?

2.3.2.3.2. Apurement des navires après la vente forcée

Point de vue

Le Conservateur des hypothèques maritimes M. G. De Latte suggère d'instaurer un système de radiation des créances et des inscriptions grevant le navire vendu, sur base d'un certificat de l'officier ministériel instrumentant la vente forcée. Ceci évite que l'état hypothécaire, après la vente, continue à mentionner ces inscriptions¹⁴.

Question

37. Est-il souhaitable d'instaurer un régime légal d'apurement des navires après leur vente forcée ?

2.3.3. Capitaine et équipage

2.3.3.1. Fonctions du capitaine

Point de vue

Les articles 58-84 de la Loi Maritime sont peu cohérents et partiellement dépassés et ne permettent pas d'en déduire de réelles lignes directrices. En droit belge, le capitaine se voit chargé de 3 fonctions : légale, technique et commerciale.

¹⁴ De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypothekeken op schepen*, o.c., 74-77, n° 190-198.

La fonction légale relève en grande partie du droit public et implique que le capitaine à bord d'un navire est investi du pouvoir public. En ce sens, il peut intervenir en qualité de fonctionnaire de l'état civil¹⁵, de notaire¹⁶, de juge d'instruction¹⁷ et de magistrat disciplinaire¹⁸.

La fonction technique implique que le capitaine est responsable de tout ce qui est nécessaire en vue d'un déroulement fructueux du voyage ("l'aventure maritime"). En ce sens, il est le représentant légal (mandataire) du propriétaire et/ou de l'armateur. Il décide entre autres du recrutement de l'équipage, conjointement avec le propriétaire, des réparations au navire, à moins que le propriétaire ou son représentant ne soit sur place, et également en certaines circonstances, d'un emprunt, de la mise en gage de la marchandise et de la vente du navire devenu innavigable.

La fonction commerciale du capitaine implique qu'il représente "le navire" (tant le propriétaire, l'armateur, le fréteur, l'affrèteur à temps ou au voyage, que le transporteur maritime) vis-à-vis de "la marchandise". Le capitaine est responsable des marchandises qu'il prend à bord, pour lesquelles il délivre un "reçu". Il est responsable du chargement et de l'arrimage du navire, même effectués par des tiers. Il est responsable du chargement en pontée sans instructions préalables de l'intéressé cargaison.

Bien que le capitaine remplisse des fonctions bien spécifiques qui lui procurent un pouvoir de représentation extrême, il est tout autant un préposé au sens du droit du travail. Actuellement, le droit du travail maritime ne fait pas partie de la Loi Maritime.

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime est d'avis qu'il y a lieu de mieux préciser le statut et le rôle du capitaine. Le *Handelsgezetzbuch* allemand par exemple contient une description élaborée du statut et des droits et obligations spécifiques du capitaine, en tous égards plus moderne et plus

¹⁵ Art. 59 à 61, 86 et 87 C.C.

¹⁶ Art. 988 et 989 C.C.

¹⁷ Art. 77 du Code Disciplinaire et Pénal.

¹⁸ Art. 71 du Code Disciplinaire et Pénal.

cohérente que la solution belge actuelle¹⁹. Il y a lieu d'observer que les relations découlant du contrat d'emploi maritime ainsi que les fonctions d'ordre public du capitaine ne relèvent pas, dans la constellation actuelle, du Code de Commerce.

Depuis l'abrogation des articles 92-110 de la Loi Maritime, il n'existe plus de dispositions spécifiques quant à l'équipage du navire. Le cas échéant, une description générale (supplétive) de certaines fonctions clés à bord du navire pourrait être élaborée, comme celle des officiers de pont (dont le second) et des mécaniciens (dont le premier machiniste).

Une attention précise doit être accordée à la description du champ d'application personnel et matériel de ces règles. Dans la législation actuelle, un des rattachements est la nationalité : le commandement d'un navire belge ne peut être confié qu'à une personne de nationalité belge²⁰. Il y a lieu d'examiner dans quelle mesure les nouvelles dispositions doivent être rattachées soit à la nationalité du navire, soit à celle du capitaine, s'il y a lieu de retenir d'autres facteurs de rattachement et si certaines dispositions doivent être retenues pour tout navire sans distinction. Cette dernière option ne paraît possible que dans la mesure où de telles règles sont à considérer comme étant des règles d'application immédiate, dont l'application se détermine sans tenir compte de rattachement de droit international privé et qui sont impératives de par leur nature.

Questions

38. Y a-t-il lieu de décrire à nouveau la fonction du capitaine?

39. Y a-t-il lieu de prévoir des règles spécifiques quant à la fonction des membres d'équipage ?

40. Dans quelle mesure ces règles doivent-elles être impératives ? Comment leur champ d'application doit-il être défini du point de vue du droit international privé ?

¹⁹ §§511-555 HGB.

²⁰ L. 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires (art. 7). La jurisprudence européenne ne permet pas de maintenir ce principe invariablement.

41. Les dispositions de droit public et de droit du travail doivent-elles être incorporées dans la Loi Maritime ?

2.3.3.2. Droit de représentation du capitaine

Point de vue

La portée de la représentation légale du propriétaire du navire est principalement définie dans l'article 46 de la Loi Maritime. Cette règle, formulée de façon banale – "le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des obligations contractées par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions" - s'est développée en jurisprudence et doctrine belge en un chapitre spécifique et lourd de conséquences, en vertu duquel le propriétaire du navire est tenu des obligations que le capitaine a, même expressément, contracté au nom et pour compte d'une autre partie, telle que l'affréteur. La responsabilité qui en découle pour le propriétaire du navire est en grande partie qualifiée de responsabilité "réelle", notion par ailleurs inexistante ailleurs dans le droit des obligations.

Lors de la révision, une recherche devra être effectuée quant à l'étendue du pouvoir de représentation légale du capitaine au regard du propriétaire du navire. L'actuel article 46 donne naissance à une action directe (extra contractuelle) de par la loi en faveur de certains tiers, avec qui le capitaine a en effet contracté, mais pas nécessairement dans le cadre de son mandat du propriétaire du navire et/ou de l'armateur. Cette action directe est une arme puissante dans les mains des intérêts cargaison qui voit son action contractuelle contre le transporteur maritime ou une autre partie contractuelle empêchée pour l'une ou l'autre raison. En cas de perte ou de dommage à la cargaison elle est généralement basée sur la présomption légale que le capitaine a signé le connaissement au nom de propriétaire, même s'il indique l'avoir fait au nom d'une autre partie. Les limites du champ d'application de cette présomption légale méritent une recherche approfondie et probablement une délimitation afin d'éviter des situations dans lesquelles le propriétaire du navire est tenu responsable d'obligations découlant d'un "connaissement d'expéditeur" qui, quoique couvrant (également) un trajet maritime, peut difficilement être considéré comme un "document

maritime". Un examen sommaire du droit des pays limitrophes (l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Angleterre) apprend de toute façon que cette règle belge, ainsi interprétée et appliquée (alors qu'elle n'a pas cette portée à la lecture littérale) est unique. S'il entre dans l'intention de mieux accorder le droit maritime belge à la pratique maritime internationale, une meilleure délimitation de l'article 46 doit certainement être considérée, quoiqu'il soit remarqué que ceci constituera un point très sensible dans de nombreux cercles professionnels.

C'est également en dehors de la matière de l'article 46, esquissée ci-dessus, que le pouvoir de représentation du capitaine doit être défini. En droit privé, le capitaine remplit une fonction clé en sa qualité de représentant de l'armateur, mais la loi ne la précise nulle part. Il est anormal que la pratique maritime ait par exemple dû attendre trop longtemps une règle de principe quant au rôle du capitaine à la signification de pièces²¹.

Questions

42. Dans quelle mesure y a-t-il lieu de maintenir l'article 46 de la Loi Maritime et son interprétation existante ? Comment faut-il codifier une telle règle ?

43. De façon générale, comment le pouvoir de représentation du capitaine en matière de droit privé doit-il être décrit ?

²¹ Cass. 14 janvier 2005, *R.D.C.* 2005, 505 avec note M. Godfroid, "Vertegenwoordiging van het schip door de kapitein in België"; voyez également Cass. 5 avril 1963, *Pas.* 1963, I, 856 et *R.W.* 1963 – 64, 43.

2.3.4. Responsabilité du propriétaire du navire

2.3.4.1. Solution générale

2.3.4.1.1 Responsabilité objective de propriétaires de navire

Point de vue

Le droit maritime se caractérise par des relations juridiques souvent fort compliquées. Le réel propriétaire du navire demeure souvent inconnu pour le monde extérieur. Habituellement, il fait appel à d'autres personnes pour exploiter son navire : affréteur coque nue, à temps ou au voyage qui font à leur tour appel à des co-contractants. Dans la plupart des cas, le tiers qui a subi un dommage ne trouve pas son chemin dans ces relations, mais également le cocontractant demeure dans l'incertitude quant à l'identité exacte de la partie contractuelle ou quant à la solvabilité de cette partie. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime propose de donner à tous ces créanciers une sûreté de façon à ce qu'ils récupèrent au moins quelque chose de leur créance maritime, à savoir le navire. Il faut qu'il s'agisse d'une créance sur le propriétaire ou sur un affréteur du navire ou d'une créance fondée sur l'exploitation du navire. Cette responsabilité "réelle" ou objective détachée de la notion de culpabilité du propriétaire du navire est tempérée par la limitation de responsabilité dont le propriétaire du navire peut se prévaloir. Cependant, ces considérations doivent être mesurées aux observations faites ci-dessus quant au pouvoir de représentation du capitaine. En d'autres termes, la frontière de l'éventuelle responsabilité objective doit être clairement délimitée.

Question

44. Est-il souhaitable de conférer au titulaire d'une créance maritime sur le propriétaire du navire et/ou sur l'affréteur de ce navire ou qui se rapporte au navire une créance sur le navire lui-même, c'est-à-dire de transformer la responsabilité du propriétaire du navire et/ou de l'affréteur en une responsabilité objective, détachée de la notion de faute ?

2.3.4.1.2. Limitation de responsabilité

Point de vue

En application de la Convention LLMC de Londres du 19 novembre 1976, approuvée en Belgique par la loi du 11 avril 1989, les créances nées de dommages qui se sont produits à bord d'un navire ou en relation directe avec l'exploitation du navire ou d'opérations d'assistance et de sauvetage sont soumises à la limitation de responsabilité. Sont ainsi en droit de limiter leur responsabilité le propriétaire du navire, l'affrètement, le gérant en fait ou en droit du navire, ainsi que le sauveteur et leurs assureurs responsabilités et les personnes responsables des actes, omissions ou négligences du propriétaire du navire, de l'affrètement, du gérant ou du sauveteur. La limitation ne s'applique pas lorsque le dommage résulte de la faute ou de l'omission personnelle du propriétaire, de l'affrètement, du gérant ou du sauveteur commise soit avec l'intention de causer tel dommage, soit témérement et avec la conscience que tel dommage en résulterait probablement. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime pose la question de savoir si cette solution doit être maintenue.

Question

45. Est-il souhaitable que la Nouvelle Loi Maritime belge déroge de la solution de la Convention LLMC ?

2.3.4.1.3. Responsabilité en matière de poussage

Point de vue

La Loi Maritime ne prévoit aucune solution spécifique quant à la responsabilité pour l'exploitation de convois de poussage. Selon la jurisprudence, tous les éléments du convoi de poussage sont tenus *in solidum* pour l'indemnisation du dommage causé par un accident de la navigation. L'Equipe d'Experts de Loi Maritime est d'avis qu'une solution légale claire doit de toute façon s'imposer. Le poussage est en effet un secteur économique important. Il y a également lieu de revoir les solutions actuelles quant à la limitation de responsabilité, contenues dans l'Arrêté Royal du 24 novembre 1989.

Question

46. Y a-t-il lieu de prévoir dans la Nouvelle Loi Maritime belge une solution quant à la responsabilité découlant de l'exploitation de convois de poussage ?

2.3.4.1.4. Responsabilité objective de propriétaires de bateaux de plaisance

Point de vue

Le système de responsabilité pour navires de mer est également applicable aux bateaux de plaisance allant en mer (art. 10 de la loi du 11 avril 1989). Cela a pour conséquence que le propriétaire d'un bateau de plaisance peut être responsable en l'absence de faute ou de négligence de sa part. Si telle solution paraît légitime pour des navires de mer, elle n'apparaît pas souhaitable pour la plaisance. Il est fréquent que des bateaux de plaisance soient prêtés dans le cadre familial, entre amis ou en association sportive. Il n'est pas souhaitable de rendre le propriétaire innocent responsable pour des fautes commises à bord du navire, alors que le propriétaire lui-même n'est pas à bord.

Question

47. Est-il souhaitable d'exclure la responsabilité non fautive du propriétaire du bateau de plaisance ?

2.3.4.2. Solution particulière relative au renflouage d'épaves

2.3.4.2.1. La loi sur les épaves, les compétences régionales et les règlements de police et de navigation

Point de vue

Il y a de sérieuses raisons pour accepter que la loi au sujet des épaves (chapitre V de la loi du 11 avril 1989) règle en grande partie des compétences régionales et qu'elle est intervenue au mépris de la répartition des compétences dans la Belgique fédérale. Il paraît dès lors souhaitable de remplacer la loi relative aux épaves par une législation régionale. Cependant, en ce qui concerne le renflouage d'épaves en vue d'éviter la pollution du milieu marin, les dispositions nécessaires doivent être maintenues dans la législation fédérale. Elles peuvent éventuellement être intégrées dans la législation visant la protection du milieu marin, pour autant que celle-ci ne soit pas reprise elle-même dans la Nouvelle Loi Maritime belge. Les dispositions dans les règlements de police et de navigation faisant double emploi avec les dispositions légales et décrétales doivent également être supprimées. Ces dispositions sont superflues et sont, dans la mesure où elles ne sont pas identiques aux dispositions légales et décrétales, source de confusion.

Questions

48. Est-il souhaitable de mettre la loi relative aux épaves au diapason de la répartition des compétences entre les pouvoirs fédéraux et régionaux ?

49. Est-il souhaitable de supprimer les dispositions des règlements de police et de navigation au sujet du renflouage d'épaves faisant double emploi avec la réglementation centrale ?

2.3.4.2.2. Précisions au sujet de la loi relative aux épaves

Point de vue

Il y a lieu de désigner l'autorité compétente en matière de renflouage d'épaves dans les dispositions légales et décrétales avec plus

d'adéquation, avec renvoi aux dispositions administratives concernées. L'applicabilité de la loi relative aux épaves dans la mer territoriale et dans la ZEE devrait être précisée. Il paraît également souhaitable d'étendre l'applicabilité de l'obligation d'enlèvement aux objets flottants et aux liquides. En ce qui concerne la limitation de responsabilité pour la navigation fluviale, un privilège sur le fonds de limitation devrait être octroyé à l'autorité publique. Il est possible qu'il y ait lieu de restreindre la pénalisation aux propriétaires qui négligent de renflouer ou de rembourser les frais de l'autorité publique.

Question

50. Est-il souhaitable de préciser la législation actuelle en matière d'épaves et, le cas échéant, dans quel sens ?

2.3.4.3. Solutions particulières en matière de pollution par les pétroliers

2.3.4.3.1. Intégration des solutions conventionnelles dans la Nouvelle Loi Maritime belge

Point de vue

La responsabilité du propriétaire pour pollution par hydrocarbures connaît une solution spécifique, élaborée au sein de l'Organisation Maritime Internationale et couchée dans un nombre de conventions internationales, suivies à très grande échelle. Il s'agit de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1966 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992 (CLC 1992), de la Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992 (FUND 1992) et du Protocole de Londres du 16 mai 2003 à la Convention Internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992. Les propriétaires de pétroliers encourent une responsabilité objective pour dommages par pollution par hydrocarbures dans le territoire y compris la mer territoriale ou de la

ZEE des états contractants. Dans certains cas, ils peuvent être dégagés de leur responsabilité. Ils peuvent limiter leur responsabilité par la formation d'un fonds de limitation, exception faite de dommages causés personnellement avec intention ou témérité. Les propriétaires de grands pétroliers sont tenus à assurer leur responsabilité ou à constituer une sûreté financière. Dans la mesure où la limitation limitée du propriétaire du navire est insuffisante à l'indemnisation du dommage, le Fonds International, une organisation internationale ayant son siège à Londres et financée par les intérêts cargaison au transport d'hydrocarbures par voie maritime et, en second lieu le Fonds Complémentaire peut indemniser des dommages de façon limitée.

Cette réglementation spécifique de la responsabilité qui est en vigueur internationalement n'a pas été reprise dans la Loi Maritime. Elle a été introduite en Belgique par une législation particulière. Sont d'importance particulière, la Loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 et la Loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003. En ce qui concerne la réglementation de la responsabilité des propriétaires de navire pour dommages par hydrocarbures, la législation belge est adaptée à la législation internationale mais cette législation et cette réglementation sont inutilement éparpillées et fragmentées. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime propose d'intégrer dans la Nouvelle Loi Maritime belge toute la réglementation concernée, dans un but de clarté, de cohérence et afin qu'elle soit mieux connue.

Question

51. Est-il souhaitable que la réglementation en matière d'indemnisation pour pollution par les pétroliers soit intégrée dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

2.3.4.3.2. Publication des limites de responsabilité modifiées

Point de vue

Les limites de responsabilité sous la Convention CLC et les limites d'indemnisation sous la Convention instituant un fonds ont été modifiées dernièrement par deux résolutions du Legal Committee de l'OIM du 18 octobre 2000. Les montants adaptés n'ont pas fait, pour autant que connu, l'objet d'une publication au Moniteur Belge. Cela pourrait créer un problème dans la mesure où un incident se produit sur le territoire belge ou dans la ZEE belge. En tout état de cause, les limitations en vigueur devraient être publiées au Moniteur Belge. Si l'on devait opter pour une reprise des dispositions de la Convention CLC et de la Convention instituant un fonds dans la Nouvelle Loi Maritime les montants en vigueur devraient y être mentionnés, éventuellement dans un arrêté d'exécution.

Question

52. Est-il souhaitable de publier les limitations en vigueur (par reprise dans la Nouvelle Loi Maritime belge ou dans un arrêté d'exécution) ?

2.3.4.3.3. Compétence des tribunaux anversois

Point de vue

Les lois belges tenant exécution de la Convention CLC et de la Convention instituant un fonds ont rendu compétent le tribunal de première instance de Bruxelles pour toute action sur base de ces conventions (art. 2 de la Loi du 20 juillet 1976 et art. 4 de la Loi du 6 août 1993). Afin de concentrer l'expertise maritime, il est souhaitable de mettre cette compétence à néant et de déclarer les tribunaux anversois compétents.

Question

53. Est-il souhaitable de déclarer les tribunaux anversois compétents à la place des tribunaux bruxellois en matière de pollution par les pétroliers ?

2.3.4.4. Dispositions particulières en matière de pollution par les hydrocarbures de soute

Point de vue

La Belgique n'est pas encore partie à la Convention de Londres du 23 mars 2001 en matière de responsabilité civile pour dommages par pollution par les hydrocarbures de soute ("Convention Bunker"), qui a également vu le jour sous les auspices de l'OIM. La Convention Bunker introduit une responsabilité objective du propriétaire de navire pour dommages par hydrocarbures de soute à bord ou provenant du navire. Dans certains cas déterminés dans la convention, le propriétaire peut être déchargé de sa responsabilité. La Convention Bunker ne fait pas obstacle à la possibilité pour le propriétaire de limiter sa responsabilité en application d'une réglementation nationale ou internationale, telle que la Convention LLMC. Finalement, le propriétaire est tenu de maintenir une assurance ou une autre sûreté financière en couverture de sa responsabilité (limitée).

Certains pays limitrophes ont signé la Convention Bunker et préparent une ratification. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime que la Belgique doit faire partie de cette convention et que ses dispositions doivent être intégrées dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

Question

54. Est-il souhaitable que la Belgique participe à la Convention Bunker et que ses dispositions en soient reprises dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

2.3.4.5. Réglementation particulière en matière de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses

Point de vue

La Convention de Londres du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ("Convention HNS") a vu le jour sous les auspices de l'OIM. La Convention HNS instaure une responsabilité objective du propriétaire du navire pour le dommage causé par le transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses à bord de navires. La Convention HNS ne s'applique qu'aux dommages causés par certaines substances transportées à bord d'un navire comme cargaison ou par certains résidus de marchandises transportées en vrac. La Convention HNS ne s'applique pas aux dommages par pollution tels que décrits dans la Convention CLC ou aux dommages causés par des matières nucléaires. Dans certains cas précisés dans la Convention HNS, le propriétaire peut être exonéré de sa responsabilité. Le propriétaire est en outre en droit de limiter sa responsabilité à un montant précisé dans la Convention et calculé en droits de tirage spéciaux en fonction du tonnage du navire. La Convention HNS institue un fonds HNS afin d'indemniser le préjudice dans la mesure où il n'y a pas de responsabilité ou lorsque la protection accordée par la Convention HNS est insuffisante.

Par Décision 2002/971 du Conseil de l'Union Européenne du 18 novembre 2002²², les Etats membres sont autorisés à ratifier la Convention HNS ou à y accéder, dans l'intérêt de la CE, aux conditions mentionnées dans la Décision. Les Etats membres sont tenus de déposer les instruments d'accession ou de ratification auprès de l'OIM dans un délai raisonnable. Ceci devait être fait, dans la mesure du possible, avant le 30 juin 2006. Néanmoins, la Belgique n'est toujours pas partie à la Convention HNS. Certains pays limitrophes ont signé la Convention et préparent la ratification. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime qu'il est souhaitable que la Belgique ratifie la Convention HNS et incorpore ses dispositions dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

²² JO, L, 13 décembre 2002, n° 337, 5.

Question

55. Est-il souhaitable que la Belgique devienne partie à la Convention HNS et que ses dispositions en soient intégrées dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

2.3.4.6. Dispositions particulières en matière de pollution par des matières nucléaires

Point de vue

Deux traités relatifs à la responsabilité civile en ce qui concerne les matières nucléaires, à savoir la Convention de Paris du 29 juillet 1960, ratifiée par la Belgique, et la Convention de Vienne du 21 mai 1963, ainsi que la Loi du 22 juillet 1985 relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, rendent l'exploitant d'une installation nucléaire responsable du dommage causé par un accident nucléaire se produisant pendant le transport maritime de matières nucléaires. Cependant ces conventions n'excluent pas la responsabilité du propriétaire du navire. La Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile en matière de transport maritime de matières nucléaires (Convention NUCLEAR) a pour but de rendre l'exploitant d'une installation nucléaire exclusivement responsable pour le dommage causé par un accident nucléaire se produisant pendant le transport maritime de matières nucléaires. En vertu de ce traité, toute personne pouvant être rendue responsable pour dommages causés par un accident nucléaire en application d'une convention internationale ou d'une loi nationale relative au transporteur maritime est exonérée de cette responsabilité si un exploitant d'une installation nucléaire est responsable pour tel dommage en vertu des Conventions de Paris ou de Vienne ou si un exploitant est responsable pour ce dommage en vertu d'une loi nationale qui règle cette responsabilité, pour autant que cette loi soit aussi favorable aux préjudiciés que les Conventions de Paris ou de Vienne. Le propriétaire du navire sera responsable en cas de faute intentionnelle ou, dans certaines circonstances, en sa qualité d'exploitant d'un navire nucléaire.

La Convention-NUCLEAR a été approuvée par Loi du 11 avril 1989 tenant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de transport maritime. La Loi Maritime ne contient cependant aucune disposition concernant l'exonération de responsabilité telle qu'elle découle de la Convention. Il est proposé d'intégrer les dispositions concernées dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

Question

56. Est-il souhaitable de reprendre les dispositions en matière de responsabilité relatives au transport maritime de matières nucléaires dans la Nouvelle Loi Maritime belge ?

2.3.5. Exploitation des navires

2.3.5.1. Affrètement

Point de vue

L'on peut difficilement déduire des lignes de force des articles 112-143 de la Loi Maritime, qui contiennent les dispositions propres en matière de charte-partie. Ils sont caractérisés par une absence remarquable de cohérence et un haut niveau de vieillissement. Toutes les dispositions sont de nature supplétives et la plupart ne sont pas (plus) appliquées. La pratique de la charte-partie, pour autant qu'elle existe encore en Belgique, se rattache à des typologies, des modèles et des méthodes de travail provenant de l'étranger.

Dans la pratique maritime, il est de tradition pratiquement intangible que les parties à une charte-partie bénéficient d'une liberté contractuelle presque complète. Cette liberté est généralement expliquée par le fait que, à la différence de la situation dans un contrat de transport, il s'agit plutôt de parties ayant une formation professionnelle et une position de négociation pratiquement égale. Il s'est développé, sur base de cette situation, un très grand nombre de règlements-types bien ordonnés, qui sont taillés sur mesure pour les divers types de commerce maritime dans le cadre desquels la charte-partie est utilisée, et qui au surplus sont en

grande partie gérés très professionnellement par des institutions spécialisées telles que le Baltic & International Maritime Council (BIMCO).

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime toutefois utile de formuler un certain nombre de dispositions supplétives. Il peut entre autres être introduit une définition large de la charte-partie, pour la distinguer de la convention de transport au sens strict du mot, et ce en tenant compte de la distinction très classique et utilisée universellement entre l'affrètement à temps (*time charter*), l'affrètement au voyage (*voyage charter*) et l'affrètement coque nue (*bare boat* et *demise charter*). Ceci est surtout important lorsque, dans une convention de transport de marchandises par mer, il est tenu compte du transport sans émission d'un connaissement, parce que dans ce cas la distinction entre essentiellement l'affrètement au voyage, d'une part, et la convention de transport, d'autre part, peut être relativement difficile à faire. Il semble ensuite recommandable de décrire un certain nombre de modalités, comme pour toute convention, telles que les droits et obligations des parties au contrat, le lieu d'exécution des différentes obligations, la manière d'y mettre fin etc.

Pour le surplus, il faut attirer l'attention sur les articles qui sont encore régulièrement utilisés dans la pratique maritime, tels les articles 112 (usage des lieux), 120 (le paiement du fret et du demi-fret) et 128 (retard). Dans le cas de l'article 112, un choix fondamental doit être fait entre la pratique maritime stricte et les règles générales du droit civil belge. Si l'on opte pour la pratique maritime stricte, l'on peut sans doute en codifier quelques règles et il paraît souhaitable de supprimer simultanément les articles 1782-1786 du Code civil, car ceux-ci sont pratiquement inconciliables avec cette même pratique maritime.

Questions

57. Une réécriture complète de la réglementation sur les chartes-parties est-elle nécessaire ou souhaitable ?

58. La réglementation sur les chartes-parties doit-elle rester limitée à un minimum (définitions pour pouvoir faire la différence entre les conventions apparentées) ? Est-il souhaitable d'élaborer une

réglementation non contraignante (supplétive), en se rattachant à la pratique internationale ? Existe-t-il une quelconque nécessité d'introduire certaines règles impératives ?

2.3.5.2. Convention de transport de marchandises

2.3.5.2.1. La réglementation actuelle et son remplacement éventuel

Point de vue

Le coeur de la réglementation actuelle est l'article 91 de la Loi Maritime, qui est la reproduction des règles de La Haye-Visby (HVR - la convention de Bruxelles sur les connaissements de 1924, modifiée en 1968 et 1979). Celle-ci régit la responsabilité du transporteur maritime pour le transport sous connaissement, à savoir un contrat pour le transport de marchandises par mer pour lequel un titre négociable est émis. De façon très sommaire, les lignes de force sont: (1) le transporteur assume une obligation de résultat de livrer la marchandise à destination dans le même état et la même quantité que ceux dans lesquels il les a reçues; (2) en cas de perte ou d'avarie totale ou partielle, le transporteur peut invoquer un certain nombre de circonstances exonératoires spécifiquement décrites, qui mènent à l'exonération de responsabilité; (3) si l'appel à l'une des circonstances libératoires échoue, le transporteur peut en tous cas limiter sa responsabilité dans l'état actuel des choses à 2 droits de tirage spéciaux (DTS) par kilo ou 666,67 DTS par colis. Le transporteur maritime est ensuite avant tout tenu de mettre à la disposition des ayants droit à la marchandise un navire en état de navigabilité, avant et au début du voyage. Il doit exercer une diligence raisonnable dans l'exécution de cette obligation.

Les HVR ont fortement vieilli. De nombreux Etats appliquent au surplus encore la version de 1924 (HR). Le dernier effort international de remplacement date de 1978 (Hamburg Rules) et a uniquement mené à un éparpillement supplémentaire au lieu d'une nouvelle uniformisation. Certains Etats ont adapté unilatéralement leur législation nationale. A cause de tout ceci, il ne peut pratiquement plus être question d'un droit du transport maritime unifié internationalement. Depuis 2002 (après la préparation par le CMI depuis 1999), l'UNCITRAL travaille à un

nouveau traité qui doit rétablir l'unité. Le projet de traité s'applique jusqu'à un certain niveau au transport combiné ou multimodal et a donc des aspirations plus larges que le pur transport maritime. Les négociations seront terminées au plus tôt fin 2008.

Question

59. La Belgique doit-elle, le cas échéant dans le cadre plus large de l'Union Européenne, agir en vue de la naissance et de l'acceptation du projet de traité UNCITRAL pour remplacer de cette manière, les HVR vieilles ?

2.3.5.2.2. Transport de marchandises sous connaissement

2.3.5.2.2.1. *Champ d'application de l'article 91 de la Loi Maritime*

Point de vue

Tel qu'exposé au paragraphe 2.3.5.2.1., l'article 91 de la Loi Maritime vaut uniquement pour le transport maritime sous connaissement. Il n'existe pas en droit belge de définition légale du connaissement, mais les divers types de connaissement (à ordre, au porteur, à personne dénommée) sont énumérés dans les articles 85 et 86 et des directives sont données concernant le contenu et le nombre d'exemplaires du document. Le droit d'action du porteur du connaissement est décrit dans l'article 89.

Dans l'état actuel du droit belge, l'article 91 de la Loi Maritime n'est d'application impérative qu'aux relations juridiques entre le tiers porteur du connaissement et le transporteur maritime, même si aucun affrètement (charte-partie) n'est conclu entre le chargeur et le transporteur maritime²³.

²³ Cass. 11 septembre 1970, *Arr. Cass.* 1971, 33, *Pas.* 1971, I, 27, *R.W.* 1970-71, 693 et *J.P.A.* 1970, 427; Cass. 25 mai 1979, *Arr. Cass.* 1978-79, 1120, *Pas.* 1979, I, 1105, *J.T.* 1980, 550, *R.W.* 1979-80, 971, *J.P.A.* 1979-80, 251 et *R.C.J.B.* 1982, 465, avec note J. Putzeys, "La convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d'un connaissement et aux chargements en pontée", *Dr. Eur. Transp.* 1980, 175.

Cette interprétation de la Cour est, avec le respect qui lui est dû, très inhabituelle sur le plan international et est, de façon quasi certaine, inexacte²⁴. Normalement le cocontractant du transporteur maritime bénéficie également de la protection des Règles de La Haye, *sauf* lorsqu'est conclue entre eux une charte-partie qui contient des dispositions détaillées divergentes. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime pense que, si l'article 91 était maintenu dans sa forme actuelle, le champ d'application de l'article 91 doit être étendu afin de comprendre non seulement le tiers porteur d'un connaissance de bonne foi, mais également le cocontractant initial du transporteur maritime, pour autant qu'aucune charte-partie ne soit établie. De cette manière, l'article 91 belge serait mieux en concordance avec la pratique internationale.

Dans le projet de traité UNCITRAL déjà mentionné, un règlement est toutefois élaboré, qui ressemble à l'interprétation belge des Règles de La Haye. Les parties originaires à la convention de transport disposent d'une large marge de liberté contractuelle lors de la conclusion de certains contrats qui, dans le régime des Règles de La Haye, tomberaient dans le champ d'application impératif.

Question

60. Dans la mesure où la tentative de l'UNCITRAL de créer un nouveau projet de traité devait échouer, ou celle où la Belgique ne devait pas ratifier ce traité, le champ d'application de l'actuel article 91 de la Loi Maritime doit-il alors être adapté pour protéger également d'autres parties que le tiers porteur du connaissance ?

2.3.5.2.2.2. Le droit d'action découlant du connaissance

Point de vue

Ceci est l'une des questions les plus difficiles dans le droit du transport maritime. Le but est d'éliminer les discussions toujours répétitives sur le droit d'action des ayants droit à la marchandise sous connaissance. La

²⁴ Voyez notamment ; Van Ryn, J. et Heenen, I. ; *Principes de droit commercial*, IV, Bruxelles, Bruylant, 1988, n° 713; Stevens, F., *Vervoer onder cognossement*, Gand, Larcier, 2001, n° 330.

règle de base est cependant claire (et également ainsi contenue dans l'article 89 de la Loi Maritime): seul le porteur du connaissement est titulaire du droit d'action, parce que celui-ci en qualité d'effet de commerce a une fonction de légitimation²⁵. Ce principe est au surplus confirmé de façon répétée par le Cour de cassation²⁶. La légitimation est formelle: le porteur du connaissement ne doit pas prouver un dommage dans son patrimoine propre²⁷.

Une prise de position claire est toutefois nécessaire sur la question de savoir si le préjudicié réel (qui, en raison de diverses circonstances, n'est cependant pas le porteur du connaissement) doit détenir un droit d'action propre ou non, et de quelle manière un tel droit d'action alternatif peut éventuellement être élaboré. La même problématique existe d'ailleurs dans les pays qui nous entourent. Il ne peut en tous cas pas être nié que la jurisprudence dans diverses juridictions méconnaît régulièrement le droit d'action exclusif du porteur du connaissement et que - sans l'admettre franchement - l'on a mis depuis longtemps de l'eau dans son vin. Un droit d'action alternatif a été également reconnu dans le projet de traité UNCITRAL mentionné ci-dessus pour une partie qui a subi le dommage à la suite de l'exécution du contrat de transport mais qui n'est pas porteur du connaissement.

Question

61. Le point de vue strictement classique, selon lequel le droit d'action appartient exclusivement au porteur du connaissement, doit-il être

²⁵ Roland, S., "Le droit d'action en droit maritime", dans *Actualia Zee- en vervoerrecht*, E. Van Hooydonk (éd.), Anvers, Maklu, 2003, 81; Goemans, B. "La responsabilité du fait des engins de transport", in *Responsabilités-Traité théorique et pratique*, Fagnart, J.L. (éd.), partie 34, n° 105, et réf. citées; Smeesters, C. et Winkelmolen, G., *Droit maritime et fluvial belges*, I, Bruxelles, Bruylant, 1929, n° 443, p. 602; Van Ryn, J. et Heenen, J., *Principes de droit commercial*, IV, Bruxelles, Bruylant, 1988, n° 909.

²⁶ Voyez notamment Cass. 9 septembre 1966 (MS *Theun*), *Pas.* 1967, I, 30, J.T. 1967, 22, R.W. 1966-67, 809, J.P.A. 1967, 303, R.C.J.B. 1968, 121, note R. de Smet, "Du droit à l'indemnité du chef de manquant ou d'avarie en matière de transport sous connaissement"; Cass. 14 mai 1981, *Arr. Cass.* 1980-81, 1063, *Pas.* 1981, I, 1063 et J.P.A. 1980-82, 415; Cass. 6 juin 1969, *Arr. Cass.* 1969, 974, *Pas.* 1969, I, 902, R.W. 1969-70, 805 et J.P.A. 1973, 415; Cass. 26 octobre 1984, *Dr. Eur. Transp.* 1990, 19, *Arr. Cass.* 1984-85, 322, *Pas.* 1985, I, 285 et R.W. 1984, 2973.

²⁷ Cass. 11 janvier 1991 (MS *Hern J.*), *Pas.* 1991, I, 427, *Arr. Cass.* 1990-91, 486, R.W. 1990-91, 1434, J.P.A. 1992, 87.

nuancé ? Un droit d'action subsidiaire doit-il être reconnu sous certaines conditions à d'autres parties ayants-droit ?

2.3.5.2.2.3. *Le connaissance nominatif*

Point de vue

En droit belge, il faut recourir à de l'acrobatie juridique pour qualifier de "négociable" le connaissance nominatif, qui par définition n'est pas négociable au sens habituel qui y est donné dans le cas des effets de commerce, et ce afin de pouvoir ainsi y appliquer les Règles de La Haye (ce qui est encore rendu difficile par l'interprétation propre du champ d'application des règles de La Haye, voyez 2.2.5.2.2.2.).

Lors de la discussion du projet de traité de l'UNCITRAL, l'on a, à juste titre, posé la question de savoir si ce document avait encore réellement une raison d'être. Il occasionne également dans la pratique internationale des situations particulièrement embarrassantes. Lorsqu'un régime élaboré est mis à disposition, dans lequel les parties ont le choix entre d'une part un connaissance à ordre ou au porteur ou d'autre part une lettre de transport maritime qui est par définition nominative, le connaissance nominatif n'a alors plus de raison d'exister.

Question

62. Le connaissance nominatif doit-il être maintenu comme une sous-catégorie de connaissance ?

2.3.5.2.2.4. *Pontée*

Point de vue

Il existe déjà actuellement une proposition de loi contenant la modification des articles 66 et 91 de la Loi Maritime, avec pour but d'inclure dans le champ d'application de l'article 91 le chargement en pontée non déclaré de conteneurs à bord de navires spécialement équipés pour le transport par conteneurs (voyez la partie 3 de ce Livre Vert). Il

est à cet égard uniquement référé à la position isolée de la Belgique sur le plan international. Même dans le cas de porte-conteneurs cellulaires, la pontée est qualifiée comme illicite si elle n'est pas mentionnée sur le connaissement et cette mention est techniquement impossible à cause de la haute vitesse de rotation de ces navires, qui chargent et déchargent de façon entièrement ou à moitié automatique en quelques heures seulement. Par ce fait, les transporteurs maritimes encourent de façon déraisonnable une responsabilité illimitée pour une grande partie de leurs navires, ce qui est contraire au but de Règles de La Haye et à la pratique internationale actuelle. Dans le projet de traité UNCITRAL, une réglementation beaucoup plus nuancée est élaborée.

La disposition vieillie dans l'article 66 à propos du consentement écrit est lettre morte. L'acceptation, par l'expéditeur, d'un connaissement avec la mention de la pontée implique l'accord avec cette pontée.

Question

63. La responsabilité illimitée pour le transport non convenu de conteneurs sur le pont - à bord ou non de porte-conteneurs entièrement cellulaires - doit-elle être maintenue ?

2.3.5.2.2.5. Suppression de dispositions défuntés

Point de vue

L'article 85 de la Loi Maritime contient actuellement un grand nombre de mentions superflues (par exemple le domicile du capitaine). A leur place devrait venir une définition pas trop étroite tant du connaissement que de la lettre de transport maritime, avec la description des caractéristiques principales, et avec la possibilité d'utiliser les supports de données électroniques équivalentes aux documents-papier (EDI).

Certaines des règles actuelles peuvent être simplement supprimées. Ainsi l'article 86, alinéa 2 est lettre morte: un connaissement n'est jamais signé par l'expéditeur, et l'on ne peut par exemple pas déduire de l'absence de cette signature que les conditions du connaissement ne sont pas valables. Les articles 87 et 88 sont également superflus. L'on peut

tout au plus déduire *a contrario* de l'article 90 qu'un connaissance nominatif n'est pas cessible ni négociable sauf dans le cas exceptionnel cité par cet article du naufrage ou de relâche forcée, mais cette règle d'exception soulève encore la question du droit éventuel à la livraison dans le chef du porteur de bonne foi d'un connaissance nominatif (non endossable) au nom d'une autre partie. Actuellement ce problème est souvent résolu sur la base du droit national belge en matière de cession de créance (art. 1690 du Code civil), mais ceci est une situation peu satisfaisante.

Question

64. Faut-il supprimer un certain nombre de dispositions classiques du droit belge du connaissance mais qui sont superflues d'après les normes modernes ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

2.3.5.2.3. Transport de marchandises sous lettre de transport maritime

2.3.5.2.3.1. *Non application de l'article 91 de la Loi Maritime*

Point de vue

L'actuel article 91 et les HVR ne valent que pour le transport sous connaissance, ce qui était la règle lorsque ces textes ont été rédigés. Les dernières décennies ont toutefois vu un usage en forte progression de la lettre de transport maritime (*sea waybill*). Dans certains domaines du négoce international, il n'y a plus de besoin d'un document compliqué et onéreux qu'est parfois un connaissance (comme effet de commerce négociable). Maersk, le plus grand transporteur de conteneurs au monde, estime que dans certains domaines du commerce, 90 % du transport ne s'effectue pas sous le couvert d'un connaissance. Au sens strict, les lettres de transport maritime tombent en dehors du champ d'application de l'article 91, de sorte qu'elles se trouvent dans un vide juridique, ce qui donne lieu à d'éternelles controverses compliquées et insolubles.

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime pense qu'une nouvelle réglementation est nécessaire à propos du transport de marchandises

sous le couvert d'une lettre de transport maritime. La manière la plus simple pourrait consister à élargir le champ d'application de l'article 91 de la Loi Maritime.

Déjà lors de la rédaction des règles de Hambourg il est apparu que, lorsque l'on abandonne le critère distinctif objectif - y a-t-il un connaissance ou non ? -, il devient très difficile de définir de manière claire le champ d'application d'un régime de responsabilité impératif. La différence ultime entre par exemple l'affrètement au voyage pour un seul voyage et un contrat de transport maritime est difficile à faire. Toutes les personnes impliquées dans le secteur sentent la différence entre la navigation de ligne régulière (*liner shipping*) et l'affrètement "à la cueillette" (*tramping*), mais ceci est difficile à définir.

Au surplus l'on a soulevé expressément pendant les négociations UNCITRAL la question de limiter le champ d'application impératif du nouveau régime et de donner aux parties plus de liberté contractuelle.

Questions

65. Une réglementation doit-elle être élaborée dans laquelle les droits et obligations des parties à un transport de marchandises sous le couvert d'une lettre de transport maritime sont définis, le cas échéant par analogie avec le transport sous connaissance tel que régi par l'article 91 de la Loi Maritime ?

66. Si une telle réglementation est souhaitable, doit-elle être de droit impératif ?

67. Comment doit être délimité le champ d'application d'une telle réglementation ? Peut-il et doit-il être étendu à certaines formes de transport multimodal ou combiné ?

68. Dans quelle mesure doit-on tenir compte de la responsabilité de ceux que l'on peut appeler en général les agents d'exécution ?

69. Comment et dans quelle mesure doit-on tenir compte de l'usage des supports de données électroniques (EDI) ?

2.3.5.2.3.2. *Droit d'action en cas de transport de marchandises sous le couvert d'une lettre de transport maritime*

Point de vue

L'inclusion du transport maritime autre que sous connaissance (lettres de transport maritime, récépissés) amène à la nécessité d'élaborer également une réglementation de l'action dans de tels cas (lorsque le fait d'être porteur du document qui n'a plus de fonction de légitimation ne joue aucun rôle), et à la nécessité de règles en cas de pluralité de victimes.

A cette fin l'on peut retomber entre autres sur une comparaison utile avec les exemples existants tels que, en transport ferroviaire, l'article 54 des RU-CIM, et en transport aérien, l'article 24 de la Convention de Montréal. Dans la mesure où le projet de traité UNCITRAL serait intégré au droit belge, une réglementation y est prévue à l'article 67.

Question

70. Si une réglementation est élaborée pour le transport de marchandises sous le couvert d'une lettre de transport maritime, comment doit être conçu le droit d'action des diverses parties (expéditeurs, destinataires, transporteurs) ?

2.3.5.2.4. *Transport de marchandises par les eaux intérieures*

2.3.5.2.4.1. *Introduction de la Convention CMNI*

Point de vue

Le Conseil des ministres a décidé que la Belgique procèdera à la ratification de la Convention relative au contrat de transport de marchandises par les eaux intérieures, faite à Budapest le 22 juin 2001 (ci-après la Convention CMNI) et à son introduction en droit belge. Ce traité est entré en vigueur le 1^{er} avril 2005. Ce traité trouvera une application non obligatoire pour le transport national. En vue de la cohérence et de la clarté l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime se demande s'il ne serait

pas utile d'intégrer les règles de la Convention CMNI dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

Question

71. Y a-t-il lieu d'intégrer dans la Nouvelle Loi Maritime belge les dispositions de la CMNI ?

2.3.5.2.4.2. Mise à jour de la Loi sur l'affrètement fluvial

La loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, qui demeurerait la loi applicable au transport national, présente certains défauts, notamment la confusion créée par la notion d'affréteur, un régime peut-être dépassé de la responsabilité pendant le chargement, le déchargement et l'arrimage, la non application aux transports par messageries fluviales, l'absence de la limitation de responsabilité par coli, le délai de prescription trop bref pour le recours, la carence de dispositions relatives à la répartition de responsabilité de la barge poussée et du pousseur et l'absence d'un système d'affrètement coque nue. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime recommande de mettre à jour la Loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, à supposer qu'elle soit maintenue et de l'intégrer dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

Questions

72. Faut-il mettre à jour la Loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial ?

73. Faut-il intégrer la Loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial dans la Nouvelle Loi Maritime belge?

2.3.5.3. Contrat de transport de passagers

Point de vue

Le régime actuel est inclus dans les articles 165-178 de la Loi Maritime, qui, de façon supplétive, régit quelques aspects de la Convention de transport de passagers. Ces dispositions sont lettre morte.

La Belgique est partie à la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 19 novembre 1976 (incorporant les DTS comme unité de calcul). Ce traité vise principalement la responsabilité du transporteur et du transporteur substitué. La responsabilité est basée sur la faute mais avec une charge de la preuve renversée, et avec une limitation de responsabilité pour mort, lésion, perte de bagage et objets précieux.

Le traité d'Athènes présente un intérêt pratique surtout pour les lignes de navigation entre la Belgique et les autres pays, principalement le Royaume Uni (également partie à la Convention). Ce traité n'est certes pas une réussite universelle mais sa liste de ratification représente tout de même quelque 40 % du tonnage mondial.

La Belgique prend du retard. Le protocole du 1^{er} novembre 2002 (PAL PROT 2002) tend à relever les limites de responsabilité (les montants de 1974 étaient devenus beaucoup trop faibles) et à instaurer une assurance obligatoire couvrant la responsabilité à l'égard des passagers. Ce protocole instaure aussi d'autres techniques pour permettre aux passagers d'obtenir plus facilement la réparation du dommage. Le régime de responsabilité en raison d'une faute est remplacé par un régime de responsabilité objective mis en concordance avec l'assurance obligatoire dont il est fait état ci-dessus. Le protocole permet aussi aux états contractant de relever les limites ou encore de supprimer la limitation.

Questions

74. Faut-il ratifier le Protocole du 1er novembre 2002 modifiant la Convention d'Athènes qui relève les limites de responsabilité et instaure

une assurance obligatoire (avec dénonciation de la Convention originale de 1974) ?

75. Le champ d'application de la PAL 1974 vise le transport international de passagers. Faut-il étendre ce champ d'application (le cas échéant celui du PAL PROT 2002 après ratification) au transport national, y compris le transport de passagers sur les eaux intérieures (visites de port et autres navigations de plaisance organisées par des professionnels) ?

2.3.5.4. Remorquage et poussage

Point de vue

Cette matière n'est pas régie de façon spécifique en droit belge. La carence de règles de droit donne lieu à des difficultés lorsque les parties à un contrat de poussage ou de remorquage sur les eaux intérieures ou en mer n'ont pas de façon précise réglé leurs droits et obligations. Les problèmes se posent surtout dans la navigation intérieure. A défaut de législation spécifique des dispositions très générales (louage d'ouvrage du Code civil, éventuellement la Loi sur l'affrètement de 1936), s'appliquent, lesquelles ne donnent pas vraiment satisfaction pour régir ces questions spécifiques. En outre, il existe une controverse sur la validité des règlements relatifs à l'utilisation des services publics de remorquage²⁸.

Questions

76. La Nouvelle Loi Maritime, doit-elle régir le remorquage et le poussage ?

77. Peut-on, le cas échéant, se satisfaire de quelques dispositions générales et supplétives ? Celles-ci indiqueraient dans quels cas le remorquage et le poussage seraient qualifiés de transport, quels seraient les droits et obligations des parties, leurs responsabilités, et ce de façon sommaire. L'introduction de dispositions de droit impératif s'impose-t-elle ?

²⁸ La question de l'attribution des compétences doit être approfondie.

78. Est-il souhaitable d'examiner l'introduction de règles de droit pour le remorquage portuaire ?

2.3.5.5. L'utilisation de bateaux de plaisance

Point de vue

La question se pose de savoir s'il est utile d'introduire des règles de droit supplétif

Question

79. Est-il utile d'introduire des règles de droit supplétif régissant les contrats d'utilisation de bateaux de plaisance, sous quelque forme que ce soit, avec ou sans marin?

2.3.6. Intermédiaires et auxiliaires

2.3.6.1. Les commissionnaires de transport

Point de vue

Le commissionnaire de transport est un transporteur contractuel ou transporteur "sur papier", qui s'engage envers son cocontractant à transporter les marchandises, mais qui fait exécuter ce transport en fait totalement ou partiellement par des tiers (transporteurs effectifs). En droit général du transport, le commissionnaire de transport est assimilé de longue date à un transporteur. Cette assimilation est également admise en transport maritime depuis longtemps.

Dans la pratique, le commissionnaire-expéditeur (voyez ci-dessous 2.3.6.3.) se présente souvent comme un commissionnaire de transport. Il abandonne alors son rôle classique de représentation et assume les obligations de transport, qui sont souvent exprimées dans un véritable document de transport qui - dans une certaine mesure à tort - est qualifié

de connaissance de commissionnaire-expéditeur (*freight forwarder bill of lading*).

Selon l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime, le commissionnaire de transport n'a pas de raison d'être comme figure juridique, car il est de toutes façons considéré comme un transporteur. Même sa dénomination est trompeuse. Il n'est pas un commissionnaire (qui agit par le contrat de commission comme représentant direct d'un commettant), mais un donneur d'ordre, qui agit en son nom propre et pour son propre compte.

L'existence de cette figure juridique, et la confusion terminologique et conceptuelle avec le "commissionnaire de transport" du droit français, augmente uniquement la problématique de la distinction entre le commissionnaire-expéditeur et le transporteur (voyez ci-dessous 2.3.6.3.).

Selon l'exemple hollandais, l'on ferait mieux de supprimer cette figure juridique²⁹. Il est sans doute problématique que ceci outre passe le cadre d'une réglementation de pur droit maritime. D'autre part, il est insensé de modifier une règle relevant du droit des transports en général uniquement à propos du transport maritime.

Question

80. La figure juridique du commissionnaire de transport doit-elle être maintenue ? Dans l'affirmative, comment doit-on exprimer la connexion entre le droit maritime et le droit général du transport ?

2.3.6.2. Les agents maritimes

L'agent du navire, traduction littérale du *ship's agent* anglais, dénommé *cargadoor* en droit hollandais, est couramment le représentant général de l'armateur dans un port déterminé. Il veille à l'organisation du chargement et du déchargement du navire, il encaisse le fret et il organise la réception de la cargaison.

²⁹ Dans le livre 8 du nouveau Code civil néerlandais (N.B.W.), la figure juridique équivalente de l'"entrepreneur de transport" n'a pas été retenue.

L'agent maritime est considéré comme un agent commercial au sens de la loi sur l'agence commerciale. Ses droits et obligations concrets et sa responsabilité se sont développés principalement par la pratique juridique. A l'égard des tiers cocontractants, l'agent maritime est qualifié comme un mandataire.

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime souhaitable d'élaborer, à côté du cadre général de la loi sur l'agent commercial, une réglementation complémentaire à la mesure des activités spécifiques de l'agent maritime, compte tenu des usages généraux du secteur (entre autres les conditions FONASBA). L'objectif général doit être de donner à l'agent maritime un statut dans lequel la responsabilité est raisonnablement proportionnelle à la rémunération. A cet égard peut être soulignée la responsabilité personnelle en forte progression de l'agent maritime sur le plan douanier, qui dans certains cas est écrasante. La législation (de droit public) en la matière est d'ordre public, mais il peut être examiné si un contrepois peut être trouvé dans les relations de droit privé jusqu'entre autres le donneur d'ordre.

Questions

81. Faut-il définir de façon plus précise la figure juridique de l'agent maritime et ses droits et obligations à l'égard de son cocontractant et des tiers ?

82. Dans quelle mesure une telle réglementation peut-elle ou doit-elle être impérative, notamment à propos de la répartition de la responsabilité entre l'agent maritime et son donneur d'ordre ?

2.3.6.3. Les commissionnaires-expéditeurs

Point de vue

Pour le dire de façon très succincte, le commissionnaire-expéditeur s'engage à faire transporter les marchandises, ce par quoi il conclut, en son nom propre mais pour compte d'un donneur d'ordre (le commettant), des conventions de transport avec des transporteurs de son choix. Il est considéré comme l'architecte du transport. Sur le plan du

droit privé, il conclut un contrat de commission, qui est brièvement régi dans la loi du 5 mai 1872 concernant le gage commercial, qui se réfère pour le surplus aux règles générales du mandat³⁰. Il doit être souligné qu'un commissionnaire-expéditeur, comme un commissionnaire de transport (voyez 2.3.6.1.) n'est pas un pur auxiliaire maritime, de sorte qu'une réglementation éventuelle excède le cadre d'un nouveau droit maritime. Toutefois, la distinction par essence simple entre le commissionnaire-expéditeur et le transporteur donne lieu à une casuistique très étendue et contre-productive. Ceci pourrait être évité par une description générale des droits et obligations du commissionnaire-expéditeur, avec quelques directives claires pour la qualification dans un sens ou l'autre.

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime se prononce donc pour l'introduction d'une réglementation supplétive pas trop détaillée³¹, dans laquelle les diverses variétés du commissionnaire-expéditeur sont définies et dans laquelle l'on opte clairement pour la distinction avec un transporteur (maritime) (contractuel).

Questions

83. Faut-il définir de façon plus précise la figure juridique du commissionnaire-expéditeur et ses droits et obligations à l'égard de son cocontractant et des tiers ?

84. Dans quelle mesure une telle réglementation peut-elle ou doit-elle être impérative, notamment à propos de la liberté contractuelle relative à la qualification en qualité de commissionnaire-expéditeur ?

³⁰ Art. 1984 et suivants du Code civil. Une définition générale de la notion de commissionnaire-expéditeur, qui est d'ailleurs critiquée par la doctrine, est donnée dans l'article 1, 3° de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises. Cette loi est par sa nature de droit administratif et a d'ailleurs déjà aussi donné lieu à des propositions de modifications.

³¹ Comparable aux articles 60-73, Livre 8 du Code civil néerlandais.

2.3.6.4. Manutentionnaires de marchandises

Point de vue

L'on comprend par le mot "manutentionnaires de marchandises" entre autres les arrimeurs (qui ont pour activité le chargement, l'arrimage, l'équilibrage du navire (*trimming*) et le déchargement des navires), les "nations" (ou encore "corporations", qui ont pour activité le déplacement, l'entreposage et la manutention des marchandises au port, avant le chargement d'un navire ou après son déchargement), de même que les entreprises plus spécialisées telles que les peseurs et mesureurs indépendants, les entreprises d'emballage, tonneliers etc.

Toutes ces activités sont qualifiées de louage d'ouvrage. Le contenu des diverses conventions et les droits et obligations des parties découlent de la pratique judiciaire (jurisprudence et doctrine), des usages portuaires, qui jouent ici un rôle important, et des conditions générales des contrats, dont la validité est souvent très contestée entre les parties.

Il existe en cette matière un certain nombre de graves points de friction, qui pèsent lourdement sur les parties concernées et qui ont un impact économique de longue portée. Selon les usages portuaires locaux, les marchandises séjournent à quai à leurs propres risques, ce qui implique que l'arrimeur, qui est le concessionnaire du quai pour y charger et décharger les navires, n'agit pas comme dépositaire de la marchandise. Il n'est en principe pas responsable de la perte et du dommage. Son activité doit en principe être entièrement située sous le couvert du transporteur maritime, qui est son donneur d'ordre et pour compte duquel il exécute les opérations de chargement, déchargement et transbordement. Le transporteur maritime répond envers son cocontractant, ayant droit à la marchandise, pour les fautes éventuelles commises par l'arrimeur lors de ces opérations.

Depuis longtemps, il n'est plus question d'un "quai ouvert" - sur lequel tout un chacun vient livrer ses marchandises dans le périmètre du navire à charger, la "pierre bleue" - dans un terminal moderne, qui est clôturé, avec un contrôle d'accès et une surveillance constante. La position selon laquelle l'exploitant de terminal n'est pas responsable pour les

marchandises sur le terminal (par exemple en cas de vol) devient progressivement difficilement défendable.

Un ayant droit à la marchandise, qui n'a en principe conclu aucun contrat avec l'arrimeur (parce que son donneur d'ordre est le transporteur maritime), pourrait toutefois mettre en cause l'arrimeur sur base d'une faute extra-contractuelle (art. 1382 et suivants du Code civil), si les conditions d'application à cet égard sont remplies. La déception sur ce plan est grande, spécialement au cas où aucune action contractuelle n'est possible contre le transporteur maritime parce que celui-ci peut s'appuyer sur le champ d'application impératif limité des Règles de La Haye-Visby, la limitation dite "sous palan". Avec une telle action extra-contractuelle, tous les moyens de défense habituels en droit des transports, en ce compris la limitation de responsabilité, sont toutefois écartés ou esquivés. Pour l'arrimeur pris au piège, il s'agit alors d'une situation blanc ou noir: ou bien l'ayant droit à la marchandise parvient à rapporter la preuve (relativement lourde), et l'arrimeur est alors responsable de façon illimitée, en ce compris pour le dommage par répercussion, ou bien il n'y parvient pas, et l'arrimeur échappe alors à toute réclamation.

La question très difficile en droit des obligations du concours et de la coexistence de responsabilités - peut-on attaquer son cocontractant, ou l'auxiliaire de ce cocontractant, sur base d'une autre base juridique que le contrat ? - n'est pas traitée dans le Code civil. Dans l'état actuel du droit, une action doit être fondée contre un cocontractant sur une base contractuelle, à moins que des conditions très exigeantes et très contestées ne soient remplies. Il en est de même de la mise en cause extra-contractuelle d'un auxiliaire ("agent d'exécution") d'un cocontractant: il n'est pas un tiers, de sorte que seule la voie contractuelle reste ouverte contre le cocontractant, sauf si les mêmes conditions restrictives sont remplies. Il est généralement admis que les limitations ne s'appliquent pas en cas de faute qualifiée pénalement. Il en découle que *rien* ne peut être entrepris contre un arrimeur ou un autre auxiliaire dont il est établi qu'il a commis une faute qui conduirait normalement à une responsabilité (ce problème est connu comme la quasi-immunité de l'agent d'exécution).

Sur le plan international, ceci est une position exceptionnelle, qui a peut-être une répercussion sur la position concurrentielle des ports belges.

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime indiqué de décrire de façon plus concrète le rôle des actuels arrimeurs et "*nations*" et de mieux baliser leurs droits et obligations réciproques.

Simultanément, il est souhaitable de remédier au problème de la quasi-immunité. Ceci peut être fait de diverses manières. Il est possible d'organiser légalement l'opposabilité aux tiers de certains statuts contractuels, de telle sorte que l'arrimeur puisse le cas échéant être poursuivi directement sur le plan extra-contractuel, mais qu'il puisse se défendre sur base des conditions contractuelles de son propre donneur d'ordre, de sorte que naisse pour l'ayant droit à la marchandise une situation plus économique sur le plan procédural sans lui accorder un avantage particulier. Il est de même possible d'élargir le champ d'application des Règles de La Haye-Visby, en contournant le principe "sous palan", de sorte que le transporteur maritime est responsable depuis la prise en charge matérielle des marchandises jusqu'à la livraison, et simultanément de limiter légalement les possibilités de recours contre l'arrimeur. Il est enfin possible d'élaborer un statut entièrement propre. Une variante peut déjà en être trouvée dans le projet de traité UNCITRAL concernant le transport maritime, qui place sous le même statut les "*agents d'exécution maritime*" (*maritime performing parties*, tel l'arrimeur) dans la mesure où ils agissent comme auxiliaires d'un transporteur maritime.

Questions

85. Faut-il définir plus précisément la figure juridique du manutentionnaire de marchandises et ses droits et obligations à l'égard de son cocontractant et des tiers ?

86. Comment doit être résolu le problème de la quasi-immunité de l'agent d'exécution ?

2.3.7. Fortunes de mer

2.3.7.1. Avarie et avarie commune

Point de vue

L'avarie commune est réglementée sur le plan mondial par les Règles d'York et d'Anvers, telles que réactualisées en 2004 par le Comité Maritime International.

Les Règles d'York et d'Anvers ne sont pas un traité, mais un texte rendu applicable reposant sur une base contractuelle. Les dispositions applicables à l'avarie commune dans le droit maritime belge actuel (Chapitre III du Titre III) s'avèrent totalement dépassées dans le commerce maritime, et en fait inutiles. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime qu'il est inutile de reprendre dans la Nouvelle Loi Maritime belge les dispositions sur l'avarie commune. A l'instar d'autres pays, il suffira d'une référence à la dernière version des Règles d'York et d'Anvers.

Questions

87. Est-il opportun d'incorporer dans la Nouvelle Loi Maritime belge les dispositions matérielles sur l'avarie commune ?

88. Est-il opportun de se référer dans la Nouvelle Loi Maritime belge à la dernière version des Règles d'York et d'Anvers ?

2.3.7.2. Abordage

2.3.7.2.1. Maintien des principes actuels

Point de vue

Le titre VII de l'actuelle Loi Maritime, réglant la responsabilité en matière d'abordage, est basé sur la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Cette

vieille convention, préparée par le CMI, connaît encore toujours un grand succès dans le monde entier. En cette matière, aucun autre traité n'est intervenu. La Convention de 1910 repose en plus sur des principes de responsabilité clairs et assez évidents. D'après l'équipe de la Loi Maritime il n'y a donc aucune raison de faire de grandes innovations en matière d'abordage.

Question

89. Est-il souhaitable de déroger des principes actuels en matière de responsabilité en cas d'abordage, découlant de la Convention du 23 septembre 1910 ?

2.3.7.2.2. Codification de la jurisprudence

Point de vue

En raison du caractère sommaire de la réglementation légale actuelle et de l'étendue de la jurisprudence actuelle, il paraît utile de codifier un nombre de décisions de jurisprudence du point de vue de sécurité juridique.

Question

90. Est-il souhaitable de codifier un nombre de décisions prétorienne en matière d'abordage ?

2.3.7.3. Sauvetage

2.3.7.3.1. Incorporation de la Convention sur l'assistance de 1989

Point de vue

Il est rappelé que la Belgique a ratifié la Convention de Londres du 28 avril 1989 en matière de sauvetage. Ses dispositions n'ont cependant toujours pas été reprises dans la Loi Maritime, dont le Titre VIII est

toujours basé sur la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 en matière de sauvetage. Il est évident que la Nouvelle Loi Maritime doit incorporer les nouvelles dispositions. Conformément à la Convention sur l'assistance, le législateur national doit encore prendre un certain nombre d'options, qui font l'objet des considérations suivantes. En outre, il paraît utile de confirmer expressément que la liberté contractuelle reste de principe dans cette matière (voir l'article 6.1 de la Convention en matière de sauvetage). Le législateur belge aura à décider s'il tiendra compte de la pratique anglaise faisant autorité qui a créé des instruments dérogeant de la Convention de 1989, tels que le "LOF 2000" et la "SCOPIC Clause", ainsi que des propositions récentes de l'International Salvage Union (ISU) (voir également plus loin).

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime que le législateur, en incorporant la Convention sur l'assistance de 1989, doit tenir compte du fait que les sauveteurs jouent un rôle essentiel dans la prévention, la lutte contre ou la limitation de la pollution par hydrocarbures ou par autre produit dangereux, étant donné qu'ils sont les premiers appelés à veiller à ce que le navire en détresse ne perde pas ou perde le moins possible d'hydrocarbures ou d'autres produits à l'occasion d'un sauvetage. La loi doit encourager les sauveteurs à prendre cette tâche au maximum à cœur. En vue du soutien du cluster maritime belge, il y a lieu de promouvoir l'arbitrage belge en matière de sauvetage, par la création d'un climat juridique favorable aux sauveteurs. En effet, les sauveteurs préfèrent l'actuel arbitrage à Londres où ils espèrent pouvoir compter sur une réglementation généreuse et sur une disposition favorable des arbitres anglais.

Questions

91. L'incorporation de la Convention sur l'assistance de 1989 dans la Nouvelle Loi Maritime belge est-elle souhaitable ?
92. Est-il souhaitable de confirmer expressément dans la loi la liberté contractuelle ?
93. Y a-t-il lieu de tenir compte dans la Nouvelle Loi Maritime des évolutions récentes, telles que "LOF 2000" et la "Clause SCOPIC" et, le cas échéant, de quelle façon ?

94. Y a-t-il lieu, à l'occasion de l'incorporation des nouvelles dispositions en matière de sauvetage, d'encourager les sauveteurs à jouer un rôle dans la prévention, la lutte contre ou la limitation d'éventuelles pollutions ?

95. Les nouvelles dispositions en matière d'assistance doivent-elles être conçues de telle façon qu'elles rendent la Belgique attrayante pour des arbitrages en matière d'assistance ?

2.3.7.3.2. Définition de "bien" et renflouage d'épaves

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 définit la notion de "bien" (étant l'objet auquel l'assistance peut être prêtée dans le sens de la convention) comme tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral. Cette définition comprend le fret en risque (art. 1, c)). Il résulte d'un questionnaire du CMI que dans beaucoup de pays, cette notion est censée comprendre les navires sombrés et toute autre propriété se trouvant à bord d'un navire sombré ou non. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime suggère que ce point de vue soit suivi par la législation belge.

Question

96. Est-il souhaitable d'inclure dans le bien au sens de l'art. 1, c) la Convention sur l'assistance les navires sombrés et les autres propriétés se trouvant dans le navire sombré ou non ?

2.3.7.3.3. Dommage à l'environnement dans la ZEE ou en pleine mer

Point de vue

L'on peut déduire de la définition de la notion de dommage à l'environnement dans la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 1, d) que du dommage se produisant dans la ZEE ou en pleine mer ne tombe

pas sous cette définition. Il y a lieu d'examiner si une extension de ces zones n'est pas souhaitable.

Question

97. Est-il souhaitable d'examiner l'extension de la définition de la notion de dommages à l'environnement reprise à l'article 1, d) de la Convention sur l'assistance de 1989 ?

2.3.7.3.4. Plates-formes et unités de forage

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 précise qu'elle ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers. Il résulte d'un questionnaire CMI que plusieurs pays ont étendu le champ d'application de la convention à de tels engins.

Parfois, une distinction est faite en fonction de la capacité de ces engins à la navigation ou de leur navigation effective. Puisque les risques pour l'environnement demeurent semblables en cas d'avaries, que ces plates-formes soient en mouvement ou immobilisées, et puisque l'assistant joue un rôle essentiel dans la prévention de ces risques, une application uniforme des règles d'assistance s'impose.

Question

98. Est-il souhaitable que les règles en matière d'assistance soient applicables aux plates-formes et aux unités de forage ?

2.3.7.3.5. Droit de rémunération pour l'autorité publique

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 dispose que la mesure dans laquelle l'autorité publique, à qui incombe une obligation de prêter assistance, est autorisée à se prévaloir des droits d'action prévus dans la convention, se détermine par le droit de l'état où cette autorité publique est située (art. 5.3). L'on peut penser entre autres aux autorités portuaires et aux services de remorquage publics. Il peut être utile d'attribuer une rémunération d'assistance à de telles entités dans le but d'une utilisation optimale des moyens d'assistance publique. Cette question est en relation avec l'introduction de moyens d'encouragement pour l'accueil de navires en détresse dans des lieux de refuge (voir ci-après).

Question

99. Est-il souhaitable d'attribuer une rémunération d'assistance et d'éventuels autres droits à certaines autorités publiques ?

2.3.7.3.6. Débiteurs de l'indemnité spéciale

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 ne précise pas qui est le débiteur de l'indemnisation spéciale pour frais de prévention ou de limitation de dommages d'environnement: le propriétaire du navire ou éventuellement d'autres parties (art. 14). Il paraît préférable de préciser expressément que tous les bénéficiaires sont débiteurs de cette indemnisation.

Question

100. Est-il souhaitable de préciser que tous les bénéficiaires sont débiteurs de l'indemnisation spéciale prévue par l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989 ?

2.3.7.3.7. Personnes sauvées

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 précise qu'aucune rémunération n'est due pas les personnes dont la vie est sauvée, mais que cet article ne porte atteinte à aucune disposition de droit national en la matière (art. 16.1). La législation belge pourrait préciser que les personnes sauvées sont débitrices d'une rémunération d'assistance quand elles se sont mises en danger par un acte téméraire.

Question

101. Est-il souhaitable de préciser que les personnes sauvées sont débitrices d'une rémunération d'assistance quand elles se sont mises en danger témérairement ?

2.3.7.3.8. Actions récursoires

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 précise que l'action récursoire instituée à l'issue du délai de 2 ans, applicable à l'action de l'assistant, doit être instituée dans le délai précisé par la loi de l'état où l'action est intentée (art. 23.3). La loi belge pourrait introduire un délai de 3 mois, à l'instar de l'article 91 de la Loi Maritime (incorporation des Règles de La Haye et de Visby).

Question

102. Est-il souhaitable de préciser que l'action récursoire instituée à l'issue du délai de 2 ans applicable à l'action de l'assistant doit être intentée dans un délai de 3 mois ?

2.3.7.3.9. Cargaisons humanitaires

Point de vue

La Convention sur l'assistance de 1989 précise qu'aucune de ses dispositions ne peut être invoquée pour saisir ou retenir des cargaisons humanitaires données par un état, si cet état a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons (art. 26). Il peut être utile de préciser par loi nationale la définition exacte de "cargaisons humanitaires" dans le sens de ces dispositions.

Question

103. Est-il souhaitable que la législation nationale définisse les cargaisons humanitaires dans le sens de l'article 26 de la Convention sur l'assistance de 1989?

2.3.7.3.10. Sauvetage environnemental

Point de vue

La International Salvage Union suggère d'instituer un nouveau régime pour le sauvetage environnemental. Ceci donnerait droit aux sauveteurs à une indemnité spéciale dont le montant dépend entre autres de la mesure dans laquelle le sauveteur a empêché ou limité du dommage à l'environnement et qui est restreinte à la limite de responsabilité maximale sous les Conventions LLMC, CLC, HNS et BUNKER. Une telle mesure encouragerait la disponibilité de moyens adéquats pour empêcher du dommage à l'environnement. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime que diverses suggestions formulées sur ce point méritent un examen plus approfondi.

Question

104. Est-il souhaitable d'envisager un droit à l'indemnité pour sauvetage environnemental en faveur du sauveteur ou d'autres techniques

susceptibles d'encourager la disponibilité de moyens adéquats en vue de la prévention de la limitation de dommages à l'environnement marin ?

2.3.7.3.11. Admission de navires en détresse dans des lieux de refuge

Point de vue

Le régime existant pour l'accueil de navires en détresse dans des lieux de refuge ne contient peu ou pas de mesures d'encouragement pour les autorités publiques, y compris les autorités portuaires, pour accueillir de tels navires. Le refus de passage peut conduire à des catastrophes maritimes et environnementales, comme démontré par l'exemple du Prestige. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime estime qu'il y a lieu d'examiner l'introduction de telles mesures d'encouragement, soit au niveau fédéral, soit au niveau régional³². De telles mesures d'encouragement peuvent inclure le droit à l'indemnisation et certaines exonérations de responsabilité des autorités portuaires, ainsi qu'une solution claire en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires.

Le CMI Draft Instrument on Places of Refuge et les propositions européennes existantes faisant partie du paquet Erika III peuvent servir de source d'inspiration.

Question

105. Est-il souhaitable d'instaurer un régime légal (ou décréto) encourageant l'accueil de navires en détresse dans des lieux de refuge ?

³² La répartition de compétences requiert un examen plus approfondi

2.3.8. Assurance

2.3.8.1. Nécessité d'une nouvelle législation en matière d'assurance-transport

Point de vue

Il semble souhaitable de concevoir une nouvelle loi sur les assurances maritimes et de transport, qui soit autonome, c'est-à-dire sans se référer à la loi du 11 juin 1874 sur les assurances en général. Cette dernière loi, constituant le titre X du livre I du Code de Commerce, ne serait donc plus applicable aux assurances-transport (devenant ainsi totalement superflue). Il convient de relever à cet égard un récent projet de loi allemand, qui prévoit l'abolition de mentions obsolètes du Code de Commerce allemand sur les assurances maritimes, afin de laisser une plus grande place à la liberté de contracter. La loi sur les assurances non maritimes resterait ainsi hors du champ d'application de la réforme.

Questions

106. Un nouveau régime sur les assurances maritimes et de transport est-il souhaitable ?

107. Est-il souhaitable d'intégrer toutes les mentions pertinentes dans un texte de loi unique, de sorte que la loi sur les assurances en général de 1874 ne trouverait plus à s'appliquer?

2.3.8.2. Application extensive

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport intégrée dans la Nouvelle Loi Maritime connaisse un large champ d'application, et trouve également à s'appliquer au transport fluvial, aérien, routier et ferroviaire. Dans cette perspective il est souhaitable de mieux délimiter le champ d'application par rapport à la loi sur les assurances terrestres du 25 juin 1992. Cette dernière s'applique à toutes

les assurances terrestres pour autant qu'il n'y soit dérogé par des lois spéciales, mais ne s'applique pas aux assurances sur le transport de marchandises (article 2 § 1). Cette dernière énonciation fait naître un doute quant à l'assurance des bateaux de plaisance et l'assurance des passagers par eau ou par air.

Questions

108. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport trouve application à toutes les formes d'assurance-transport ?

109. Est-il souhaitable de mieux délimiter le champ d'application de la loi sur les assurances terrestres ?

2.3.8.3. Loi supplétive

Point de vue

Il est recommandé que la nouvelle loi sur les assurances-transport ne contienne qu'un minimum, voire aucune disposition impérative et qu'elle soit donc principalement ou exclusivement supplétive.

Question

110. La nouvelle loi sur les assurances-transport doit-elle être entièrement ou autant que faire se peut supplétive?

2.3.8.4. Alignement sur les règles internationales

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport s'aligne sur les principaux textes de loi des pays voisins, tels que la loi française (Loi 92-665 du 16 juillet 1992), le Marine Insurance Act 1906 du Royaume-Uni, et la loi des pays scandinaves. En outre le législateur doit tendre à se rapprocher de la pratique internationale en matière

d'assurance, tel que reflété par les Institute Time Clauses Hulls, les International Hulls Clauses 2003, les Institute Cargo Clauses A, B et C, la Police Maritime d'Anvers du 20 avril 2004, la Police-Corvette belge, la Nederlandse Beurscascopolis, et le Norwegian Marine Insurance Plan.

Question

111. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport soit alignée sur les exemples étrangers et les conditions générales applicables et, le cas échéant, plus particulièrement lesquels ?

2.3.8.5. Définitions

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport commence par une série de définitions claires des concepts de l'assureur, du preneur d'assurance, de l'assuré, du dommage et de l'avarie.

Question

112. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport reprenne les définitions des notions principales ?

2.3.8.6. Le courtier

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport définisse clairement la tâche et le rôle du courtier, qui il représente, quels sont ses droits et obligations, dans quelles circonstances il est tenu au paiement de la prime et, pour autant qu'il ait payé la prime pour compte de l'assuré, de quels mécanismes de sauvegarde il peut bénéficier pour obtenir le remboursement des primes.

Question

113. Est-il souhaitable de régler dans la nouvelle loi sur les assurances-transport la tâche et le rôle du courtier ?

2.3.8.7. La bonne foi

Point de vue

Il est recommandable d'inclure dans la loi sur les assurances-transport l'obligation de bonne foi et de préciser clairement les conséquences d'un manquement à cette obligation. A cet égard il est recommandable de faire la distinction entre la phase précontractuelle et l'obligation de bonne foi pendant l'exécution du contrat d'assurance.

Question

114. Est-il souhaitable d'explicitier dans la nouvelle loi sur les assurances-transport l'obligation de bonne foi et d'y ajouter des sanctions ?

2.3.8.8. L'obligation d'informer et le régime de sanctions

Point de vue

Il est recommandable de prévoir explicitement dans la nouvelle loi sur les assurances-transport l'obligation pour l'assuré de fournir à l'assureur des informations, tant lors de la conclusion de la police qu'au moment du renouvellement ou du changement de risque. Il est également recommandable, par analogie avec les modèles français et norvégiens, de faire la distinction entre l'assuré qui, de bonne foi ou par omission, manque à son obligation d'information, et celui qui, frauduleusement et consciemment, retient une information pertinente ou donne une fausse présentation des faits.

Question

115. Est-il souhaitable de régler dans la nouvelle loi sur l'assurance-transport l'obligation d'informer par un règlement adéquat des sanctions ?

2.3.8.9. L'intérêt d'assurance

Point de vue

Il est recommandable de souligner dans la nouvelle loi sur les assurances-transport l'exigence d'un intérêt d'assurance pour la conclusion d'une assurance-transport valable, en donnant une large interprétation de l'intérêt d'assurance, et de ne pas le limiter à un futur droit de propriété ou un futur intérêt économique.

Question

116. Est-il souhaitable de régler dans la nouvelle loi sur les assurances-transport l'intérêt d'assurance, et de le définir de manière extensive ?

2.3.8.10. Nullité pour absence d'intérêt d'assurance

Point de vue

Il est recommandable que la convention d'assurance ne puisse être frappée de nullité que lorsqu'il est établi que l'assuré n'a aucun intérêt assurable à la survenance du risque, de sorte qu'une "Policy Proof of Interest" soit valable, lorsqu'il est établi en fait que l'assuré a bel et bien un intérêt assurable. En ce qui concerne l'intérêt d'assurance, les solutions élaborées par la jurisprudence actuelle peuvent être reprises dans le texte de loi.

Question

117. Est-il souhaitable que la convention d'assurance-transport ne puisse être frappée de nullité que lorsqu'il est établi que l'assuré n'a aucun intérêt assurable à la réalisation du risque?

2.3.8.11. Pluralité d'assurances

Point de vue

Il est recommandable, en cas de pluralité d'assurances, d'opter pour la solution appliquée par la législation anglaise ou française, de telle sorte que le juge applique des méthodes proportionnelles, plutôt que des méthodes chronologiques. Ce n'est que lorsque l'assuré procède à la surassurance avec des intentions frauduleuses, que la convention d'assurances doit être déclarée nulle, pour sanctionner la mauvaise foi.

Question

118. Est-il souhaitable en cas de pluralité d'assurances d'appliquer les méthodes proportionnelles plutôt que les méthodes chronologiques ?

2.3.8.12. Valeurs à assurer

Point de vue

Il est recommandable dans la nouvelle loi sur les assurances-transport de donner une définition claire des valeurs qui peuvent faire l'objet d'une convention d'assurance, telle que le corps ou le moyen de transport, les facultés, tous les intérêts pécuniaires liés à l'opération de transport, tels que le fret et les loyers qui peuvent être espérés de la convention d'affrètement, les intérêts des créanciers hypothécaires, et les responsabilités liées aux risques du transport.

Question

119. Est-il souhaitable de définir clairement dans la loi les valeurs à assurer ?

2.3.8.13. Exigence d'un écrit

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur l'assurance-transport maintienne l'exigence d'un écrit et dans le cas d'action en justice, la production de la police originale, et que la production de l'écrit original soit considérée comme une condition de la recevabilité.

Question

120. Est-il souhaitable d'exiger dans la nouvelle loi sur l'assurance-transport un écrit et prévoir que les actions ne seront recevables que pour autant que la police originale soit produite ?

2.3.8.14. Les co-assureurs et la réassurance

Point de vue

Il est recommandable de régler clairement dans la nouvelle législation le statut des co-assureurs et des réassureurs.

Question

121. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport définisse le statut des co-assureurs et des réassureurs ?

2.3.8.15. L'apériteur

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport détermine clairement la position de l'assureur apériteur, ses compétences et ses prérogatives.

Question

122. Est-il souhaitable de régler dans la nouvelle loi sur les assurances-transport la situation de l'assureur apériteur ?

2.3.8.16. Loi applicable

Point de vue

Il est recommandable, en cas de silence dans la convention entre parties, de disposer d'une règle claire, qui indique la loi applicable (règles propres de DIP).

Question

123. Est-il souhaitable d'introduire pour les assurances-transport une règle propre de DIP ?

2.3.8.17. Risques

Point de vue

Il est recommandable de préciser clairement dans la nouvelle loi les risques pour lesquels l'assureur accordera la couverture et de prévoir que cette règle puisse être étendue ou restreinte par la convention entre parties.

Question

124. Est-il souhaitable de mentionner dans la nouvelle loi sur les assurances-transport une règle supplétive pour les risques couverts ?

2.3.8.18. Risques de guerre

Point de vue

Il est recommandable de ne pas ranger les risques de guerre sous les risques de transport traditionnels ni les risques d'émeutes sociales et civiles ou les actes de terrorisme mais de prévoir pour ceux-ci une catégorie et un traitement séparés.

Question

125. Est-il souhaitable de soumettre les risques de guerre, de troubles sociaux et civils et les actes de terrorisme à un traitement spécial ?

2.3.8.19. Exceptions légales

Point de vue

Il est recommandable de prévoir dans la nouvelle loi un article circonstancié qui énumère les exclusions, telles que la faute de l'assuré et le vice propre.

Question

126. Est-il souhaitable de régler les exclusions dans la nouvelle loi sur les assurances-transport?

2.3.8.20. Exclusions légales – faute lourde de l’assuré

Point de vue

Il est recommandable de ne mentionner dans la nouvelle loi sur les assurances-transport que la faute lourde de l’assuré comme cause d’exclusion.

Question

127. Est-il souhaitable de ne mentionner dans la nouvelle loi sur les assurances-transport que la faute lourde de l’assuré comme cause d’exclusion ?

2.3.8.21. Exclusions légales – vice propre

Point de vue

Il est recommandable de mentionner le vice propre des facultés ou le vice propre du navire de mer comme cause d’exclusion, à moins que les parties n’en conviennent autrement.

Question

128. Est-il souhaitable de préciser dans la nouvelle loi sur les assurances-transport que le vice propre des facultés ou le vice propre du navire est à considérer comme cause d’exclusion, à moins que les parties n’en conviennent autrement ?

2.3.8.22. Durée de la couverture

Point de vue

Il est recommandable de mentionner la durée de l’assurance et à cet égard de faire une distinction selon qu’il s’agit d’une assurance-facultés, d’une assurance-corps ou d’une assurance de responsabilité. Dans

l'assurance-facultés il est recommandable de tenir compte de la clause "de magasin à magasin", ou "transit clause".

Question

129. Est-il souhaitable de prévoir dans la nouvelle loi sur les assurances-transport une disposition sur la durée de l'assurance ?

2.3.8.23. Typologie des polices

Point de vue

Il est recommandable d'établir une typologie des polices, telles que les polices au voyage ou polices prévues pour une unité de temps, "valued" et "unvalued policies" (les polices dans lesquelles la valeur de l'intérêt assurable est exprimée et les polices où ce n'est pas le cas), les polices d'abonnement et le statut de ces polices d'abonnement.

Question

130. Est-il souhaitable d'insérer dans la nouvelle loi sur les assurances-transport une typologie des polices et également de régler le statut des polices d'abonnement ?

2.3.8.24. Transfert de la police

Point de vue

Il est recommandable de prévoir une réglementation légale qui décrive clairement le transfert de la police et l'autorise.

Question

131. Est-il souhaitable de régler dans la nouvelle loi sur les assurances-transport le transfert des polices ?

2.3.8.25. "Lost or not lost"

Point de vue

Il est recommandable de maintenir la formule traditionnelle "assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles / lost or not lost".

Question

132. Est-il souhaitable de maintenir l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles ?

2.3.8.26. Lien causal

Point de vue

Il est recommandable de maintenir en matière d'assurance-transport le même principe de causalité, c'est-à-dire la théorie de l'équivalence plutôt que la théorie de la "proxima causa" appliquée au Royaume-Uni, considérant que la théorie de l'équivalence aboutit à des solutions plus équitables pour l'assuré.

Question

133. Est-il souhaitable de maintenir dans la nouvelle loi sur les assurances-transport la théorie de l'équivalence ?

2.3.8.27. "Warranties" - navigabilité et légalité

Point de vue

Il est recommandable d'inclure dans la nouvelle loi sur les assurances-transport, par analogie avec la législation anglaise, deux garanties obligatoires – c'est-à-dire des promesses de l'assuré – à savoir la promesse que le moyen de transport sera navigable ou apte au transport

et la promesse que la convention d'assurance n'est pas en contradiction avec la législation.

Question

134. Est-il souhaitable d'inclure dans la nouvelle loi sur les assurances-transport une réglementation des warranties concernant la navigabilité et la légalité ?

2.3.8.28. Obligations de l'assuré et de l'assureur

Point de vue

Il est recommandable de prévoir dans la nouvelle loi sur les assurances-transport les obligations de base de l'assuré et de l'assureur.

Question

135. Est-il souhaitable de régler dans la nouvelle loi sur les assurances-transport les obligations de base de l'assureur et de l'assuré ?

2.3.8.29. Exclusions conventionnelles

Point de vue

Il est recommandable de préciser dans la nouvelle loi que les exclusions conventionnelles reprises à la police ne seront appliquées que sous le contrôle du juge et non de manière automatique (exclusion de la règle anglaise "good luck"). En outre, il convient de n'autoriser les exclusions conventionnelles que pour autant que la condition imposée ou la promesse de l'assuré ait un rapport causal avec le risque couvert.

Question

136. Est-il souhaitable de limiter dans la nouvelle loi sur les assurances-transport l'application des exclusions conventionnelles ?

2.3.8.30. Aggravation et modification de risque par l'assuré

Point de vue

Il est recommandable de ne maintenir que l'aggravation du risque par le fait de l'assuré en tant que motif de résolution de la police.

Question

137. Est-il souhaitable de ne maintenir dans la nouvelle loi sur les assurances-transport que l'aggravation de risque par le fait de l'assuré en tant que motif de résolution ?

2.3.8.31. Obligation de limitation du dommage

Point de vue

Il est recommandable d'imposer à l'assuré l'obligation de prévenir et d'atténuer le dommage, inversement d'inclure l'obligation pour l'assureur d'indemniser l'assuré pour les frais exposés pour prévenir et atténuer le dommage, sauf si le sinistre trouve sa cause dans des circonstances qui ne sont pas couvertes par la police.

Question

138. Est-il souhaitable d'inclure dans la nouvelle loi sur les assurances-transport l'obligation de limiter le dommage et l'obligation correspondante pour l'assureur d'indemniser pour les frais ainsi exposés ?

2.3.8.32. Perte totale et partielle et avarie commune

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne des dispositions pour régler la perte totale ou partielle ou l'avarie commune.

Question

139. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur l'assurance-transport contienne des dispositions visant la perte totale et partielle ainsi que l'avarie commune ?

2.3.8.33. Délaissement

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport maintienne le délaissement des navires et des marchandises, nonobstant des dispositions contraires dans la convention entre parties, et que la loi précise dans quels cas le délaissement peut être fait et de quelle manière, et quelles en sont les conséquences.

Question

140. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne des dispositions sur le délaissement ?

2.3.8.34. Le plafond de l'indemnité d'assurance

Point de vue

Il est recommandable que la future loi sur les assurances-transport contienne des dispositions permettant de déterminer les limites de

l'indemnité maximale que l'assuré peut obtenir de l'assureur sur base de la police d'assurance.

Question

141. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne une disposition sur la limite maximale de l'indemnité d'assurance ?

2.3.8.35. Règlement des sinistres et subrogation

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne des règles claires quant au règlement des sinistres, à la manière d'introduire le recours contre l'assureur et à la subrogation, et qu'une subrogation légale soit prévue en faveur de l'assureur qui a payé. Il est également souhaitable que l'assuré puisse assigner l'assureur apériteur en cette qualité, avec effet sur tous les autres co-assureurs. La nouvelle loi doit également prévoir le règlement de la contribution entre l'assureur qui a payé et les co-assureurs.

Question

142. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne des mesures concernant l'introduction des recours, la subrogation et la contribution entre l'assureur payant et les co-assureurs ?

2.3.8.36. Délais de prescription

Point de vue

Il est recommandable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne des règles claires sur le délai de prescription pour les actions de l'assuré contre l'assureur et inversement, et que le législateur précise

le point de départ et la durée de la prescription, ainsi que les motifs de suspension et la prise de cours de nouveaux délais. En outre, le législateur devra prévoir la prescription de l'action en contribution entre co-assureurs et les recours des assureurs subrogés contre les tiers responsables.

Question

143. Est-il souhaitable que la nouvelle loi sur les assurances-transport contienne des dispositions en matière de prescription ?

2.3.9. Dispositions finales

2.3.9.1. Nécessité de revoir les autres lois concernées

Point de vue

Il est évident que la Nouvelle Loi Maritime belge doit contenir des dispositions finales, entre autres sur les causes suspensives, la mise en vigueur et les dispositions transitoires. L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime, qui est chargée de la préparation de la révision de la Loi Maritime, est d'avis que cette révision ne peut être menée à bonne fin sans interférer dans les lois apparentées. Ces dispositions doivent être incorporées dans les dispositions finales de la Nouvelle Loi Maritime belge. Les matières concernées sont exposées au chapitre 3 de ce Livre Vert. Une consultation a également été envisagée à ce sujet.

Question

144. Est-il souhaitable que la mise en vigueur de la Nouvelle Loi Maritime belge aille de pair avec des interventions dans la législation apparentée, de sorte que toute la matière du droit maritime soit révisée?

2.3.9.2. Suppression des dispositions sur le prêt à la grosse

Point de vue

Le prêt à la grosse est depuis belle lurette une forme contractuelle obsolète. Les pays voisins ont exclu cette matière de leur législation. La Loi Maritime belge y consacre toujours un titre séparé (titre V). Il est suggéré de ne plus reprendre de dispositions sur le prêt à la grosse dans la Nouvelle Loi Maritime belge.

Question

145. Est-il souhaitable que la Nouvelle Loi Maritime belge contienne encore des dispositions sur le contrat à la grosse ?

3. MODIFICATIONS EN DEHORS DE L'ACTUELLE LOI MARITIME (par l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime)

3.1. LE PROJET DE LOI RELATIF A LA COMPETENCE ET LE TRANSPORT EN PONTEE

Point de vue

Déjà en 2006 le Conseil des ministres a approuvé l'avant projet portant modification des articles 59, 66 et 91 A du Livre II, Titre II du Code de commerce. Afin de clarifier la question de la compétence des tribunaux belges en matière de demandes en réparation d'avarie à la marchandise transportée sous connaissement à la lumière de l'Ordonnance n° 44/2001, l'article 91 préciserait que les obligations découlant d'un connaissement doivent être exécutées tant dans le port de chargement que dans le port de déchargement tels que prévus dans le connaissement. Et la même chose vaudrait pour les services qui ont été ou devaient être fournis. Afin de ne pas enlever aux transporteurs maritimes le droit de se prévaloir des exonérations et de limitation de responsabilité pour les conteneurs transportés en pontée de porte-conteneurs et sans indication à cet effet au connaissement, le projet de loi ajoute un article 66. Cet ajout prévoit que sauf lorsque l'expéditeur a stipulé expressément le chargement sous le pont, il est toujours réputé avoir donné son accord écrit sur le chargement en ponté s'il s'agit de conteneurs chargés à bord de navires spécialement équipés pour le transport de conteneurs.

Ledit projet n'a pas été préparé par l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime et tombe donc en dehors de la responsabilité de cette équipe. Les rédacteurs du texte sont les maritimistes Wim Fransen, membre certes de l'équipe d'experts, et Jacques Libouton. Entre-temps, l'avant projet a été soumis à la Commission européenne et au Conseil d'Etat. Le Service fédéral de la Mobilité a préparé un projet de loi final qui ne pourra plus être traité par le Parlement avant les élections du 10 juin 2007. Dès lors, il a été décidé de soumettre le projet à une consultation publique ouverte par le présent Livre Vert. Le texte intégral du projet de loi, l'exposé des motifs et les avis du Conseil d'Etat et de la Commission européenne

peuvent être tirés des sites de consultation www.droitmaritime.be et www.zeerecht.be.

Questions

146. Une modification relative à la compétence judiciaire pour les demandes en réparation de marchandises transportées sous le couvert d'un connaissement est-elle souhaitable ?

147. Le projet de loi appelle-t-il des observations sur ce point ?

148. Une modification en matière de transport en pontée est-elle souhaitable ?

149. Le projet de loi appelle-t-il des observations sur ce point ?

150. Est-il souhaitable de faire passer ces modifications en attendant la mise en œuvre de la Nouvelle Loi Maritime ?

3.2. DROIT JUDICIAIRE MARITIME

3.2.1. La signification au capitaine et à l'agent maritime

Point de vue

Pour une meilleure administration de la justice et pour plus de sécurité de droit, l'on pourrait envisager de prévoir dans la loi la faculté d'assigner le propriétaire du navire en signifiant au capitaine ou à l'agent. Aussi, l'on pourrait envisager de régler l'élection de domicile du propriétaire du navire et de l'affréteur chez l'agent.

Questions

151. Est-il souhaitable d'instaurer dans la loi la faculté d'assigner le propriétaire du navire par la signification de l'assignation au capitaine à bord du navire ?

152. Est-il souhaitable de prévoir, par l'effet de la loi, une élection de domicile du propriétaire du navire ou de l'affréteur chez l'agent maritime?

3.2.2. Une saisie exécutoire sur navires plus efficace

Point de vue

Les dispositions du Code judiciaire réglant la saisie exécutoire sur navires de mer sont extrêmement inefficaces et par rapport aux procédures dans d'autres pays, répulsive. L'obtention d'un titre exécutoire à charge d'un propriétaire étranger peut durer très longtemps en raison des délais de distance. L'obtention de ce titre n'est pas requise dans divers pays. Les significations obligatoires sont nombreuses, fastidieuses et onéreuses. En raison de la faculté de provoquer une seconde vente en faisant une surenchère après la première vente, celle-ci est devenue une étape inutile. Rendre la procédure plus attrayante et suivre l'exemple de pays ayant une procédure efficace, pourraient donner un nouvel élan à la pratique du droit maritime et générer des revenus fiscaux.

Question

153. Est-il souhaitable que les règles de procédure relatives à la saisie exécutoire sur navires soient simplifiées et plus attrayantes ?

3.2.3. Création d'un Tribunal de transport

Point de vue

Pour les motifs énoncés ci-dessous, l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime suggère l'éventualité de créer un tribunal de transport. L'article 574,7° du Code judiciaire attribue au Tribunal de commerce une compétence exclusive pour les demandes en matières maritime et fluviale à

l'exception des compétences attribuées par les traités et le Code judiciaire au Juge des Saisies³³.

Mais, les règles générales du Code judiciaire régissent la compétence matérielle pour les litiges relatifs aux contrats de transport étrangers à la navigation fluviale ou maritime, à savoir, routier, ferroviaire et aérien. Aussi, pour la compétence territoriale, les règles générales du Code judiciaire s'appliquent. En pratique ceci conduit à des problèmes. Le Juge de paix est souvent appelé à trancher des différends compliqués en matière de transport routier, ferroviaire et aérien. Cette juridiction doit alors se prononcer, en raison du faible enjeu financier, à l'appui de traités, tels que la CMR, la COTIF, le Traité de Montréal, les Ordonnances européennes en matière de *denied boarding*, etc. Cette matière spécialisée surcharge inutilement ce tribunal de première ligne, qui compte déjà parmi ses compétences un vaste éventail de matières. Quant à la compétence territoriale, des tribunaux sont saisis qui ont très peu de contact avec le droit du transport et encore moins avec le transport maritime (rive gauche d'Anvers et les ports de Bruxelles et Liège). La recommandation s'impose vraisemblablement de regrouper ces matières devant un seul tribunal hautement spécialisé en matière de transport, matériellement et territorialement compétent pour tout le pays ou une partie importante de celui-ci. La mise en œuvre de cette suggestion requiert un examen approfondi des questions linguistiques, des sensibilités locales et de dispositions internationales (ainsi par ex. l'art. 5 Règl. Bruxelles I renvoie au tribunal du *lieu*, et non de l'état, où un certain fait se situe, par exemple le lieu d'exécution d'une obligation). Néanmoins, une telle réorganisation doit être sérieusement envisagée, vu l'objectif de créer une législation attrayante pour le négoce international. En matière de saisie conservatoire par exemple, les acteurs internationaux ne comprennent pas ce morcellement de compétence territoriale dans un petit état, alors que dans certains grands pays, comme le Royaume-Uni, ces compétences sont attribuées à un seul tribunal spécialisé qui, grâce à son expertise et à ses connaissances toujours disponibles, peut trancher rapidement des différends souvent compliqués. Les magistrats d'un tel tribunal ne devraient pas nécessairement être territorialement liés, mais pourraient, au besoin, siéger, si nécessaire, dans différentes parties du pays (*itinerant judges*).

³³ Cass. 26 mars 1982, *Pas.*, 1982, I, p 886-889, A.C. 1981-82, 933.

Question

154. Est-il souhaitable d'examiner l'éventualité de créer un Tribunal de transport ?

3.2.4. Arbitrage maritime

Point de vue

Londres joue un rôle prépondérant en matière d'arbitrages maritimes. Londres attire ainsi la gestion de nombreux litiges maritimes générés dans d'autres villes portuaires. Les principaux centres portuaires ont entretemps créé un centre d'arbitrage afin de faire la concurrence à Londres. Les résultats de certaines de ces tentatives, nonobstant les inconvénients de l'arbitrage à Londres, sont plutôt médiocres.

Les centres bien connus sont, la London Maritime Arbitrators Association, la Stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (Tamara), de Stichting Arbitrage voor Logistiek (Nederland), de German Maritime Arbitration Commission (Hambourg et Brême), la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, la Society of Maritime Arbitrators, Inc. (New York), la Maritime Arbitrators Association de Vancouver, la Maritime Arbitration Commission (Chine) et la toute récente Australian Maritime and Transport Arbitration Commission. Les ports belges ne disposent pas d'un tel centre d'arbitrage, pas même celui d'Anvers, le deuxième port d'Europe. La question se pose de savoir si un tel centre d'arbitrage ne devrait pas être créée et, dans l'affirmative, si l'autorité publique doit y intervenir. Se pose aussi la question de savoir si les dispositions du Code judiciaire, relatives à l'arbitrage, ne nécessitent pas des modifications en vue de l'arbitrage maritime.

Questions

155. Un centre d'arbitrage maritime devrait-il être créé ?

156. Dans l'affirmative, l'autorité publique belge doit-elle y jouer un rôle, et, si oui, le quel ?

157. Les dispositions relatives à l'arbitrage dans le Code judiciaire doivent elles être modifiées en vue de l'arbitrage maritime ?

3.2.5. Autres questions judiciaires

Point de vue

L'Equipe d'Experts de la Loi Maritime décèle encore d'autres questions judiciaires :

- la question de *forum shopping* par la partie qui se prévaut de la limitation de responsabilité;
- régler la question de la compétence territoriale en dehors de la mer territoriale;
- la compétence particulière des tribunaux à Bruxelles en matière de litiges maritimes;
- la saisie conservatoire sur navires (notamment la position belge par rapport à la Convention sur la saisie conservatoire du 12 mars 1999, les différences entre la saisie conservatoire sur un navire de mer et sur un bateau d'intérieur, le caractère urgent et la nature et la forme de la garantie);
- les conséquences étranges de la législation en matière d'usage des langues dans les procédures, tout particulièrement la nullité des actes en raison de l'usage d'un mot étranger à la langue de la procédure.

Question

158. Quelles des questions judiciaires indiquées ci-dessus, doivent être examinées, et, plus particulièrement, quelle devrait être l'orientation des modifications ?

3.3. AUTRES QUESTIONS

3.3.1. Actes de commerce

Point de vue

Le champ d'application du Livre Ier du Code de commerce s'articule autour des notions de commerçant et d'acte de commerce. Toutes les opérations d'entreprises de transport maritime, fluvial, routier ou aérien sont qualifiées d'acte de commerce. Est réputé acte de commerce, toute entreprise de travaux publics ou privés, de transports par terre, par air ou par eau (art. 2, 5° tiret). Dans une autre disposition, le Code contient une énumération des actes maritimes de commerce (art. 3). A supposer que ces notions du Livre Ier doivent être maintenues - ce que l'Equipe d'Experts de la Loi Maritime met en doute - la question se pose de savoir si les définitions relatives au transport ne devraient pas être mises à jour et si une codification de la jurisprudence ne serait pas souhaitable.

Question

159. Est-il souhaitable de mettre à jour les notions de transport et navigation maritime, compte tenu de la jurisprudence disponible, dans la mesure où le champ d'application du Code de commerce s'articule autour des notions de commerçant et d'acte de commerce ?

3.3.2. DIP maritime

Point de vue

Le nouveau Code de droit international privé (CDIP) du 16 juillet 2004 doit être mesuré aux besoins des praticiens du droit maritime et de transport. Il a déjà été indiqué que l'article 89 CDIP relatif aux droits réels sur les aéronefs, les navires et les bateaux ou tout autre moyen de transport pourrait être clarifié en ce qui concerne le double enregistrement et les conteneurs. L'article 99 aurait pu clairement régir les collisions en mer. Vu la grande importance des questions de DIP pour le secteur maritime et de transport, il paraît utile d'introduire,

indépendamment du CDIP, des dispositions de DIP dans la Nouvelle Loi Maritime belge. Dans d'autres pays, tels que les Pays Bas, il existe aussi une législation spécifique à cet égard (Loi du 18 mars 1993).

Question

160. Est-il souhaitable d'introduire dans la Nouvelle Loi Maritime belge, pour les matières qui y sont traitées, les questions de DIP ?

4. QUESTIONS NON TRAITÉES DANS LE PRÉSENT LIVRE VERT

Point de vue

Il va de soi que d'autres questions qui n'ont pas été évoquées dans le présent Livre Vert, peuvent être signalées à la Commission. Tant des points d'attention, des suggestions fort élaborées, des points de vue et des informations en matière de droit belge et étranger et que toute autre documentation sont les bienvenus.

Question

161. Quelle question non évoquée dans ce Livre Vert doit être prise en considération par la Commission ?

Avec le soutien du Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord et de l'Union Royale des Armateurs Belges, une équipe d'experts présidée par le professeur Eric Van Hooydonk a entamé la préparation d'un nouveau code maritime belge. Cet instrument remplacera l'actuelle Loi Maritime datant de 1879.

Le présent Livre Vert contient des propositions concrètes et sert de base à une large consultation publique des secteurs maritime et portuaire et des prestataires de services maritimo-juridiques. La Commission pour la révision du droit maritime belge instituée par Arrêté Royal du 27 avril 2007 prendra les résultats de cette consultation en considération lors des travaux de rédaction.

www.droitmaritime.be



**ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME
BELGISCHE VERENIGING VOOR ZEERECHT**



eimtl

europes instituut voor zee- en vervoerrecht
european institute of maritime and transport law
institut européen de droit maritime et des transports
europäisches institut für see- und transportrecht