

COMMISSION DE DROIT MARITIME

QUATRIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)
ARMATEURS



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

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

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

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DU CODE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)

ARMATEURS

QUATRIÈME LIVRE BLEU
RELATIF À LA RÉVISION
DU DROIT BELGE DE LA NAVIGATION

Rapporteur:
Eric Van Hooydonk

De jurist moet hier in het oog houden, dat slechts een zéér klein gedeelte van het rechtsleven zich bevindt in handen van rechters en advocaten. Deze zijn slechts koortsverschijnselen – het gezonde rechtsleven speelt zich in het dagelijkse leven af. De wetgever onderschatte hier zijn macht en zijn verantwoordelijkheid dan ook vooral niet. (Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 9 – à moins que Schadee n'ait voulu dire “overschatte” ? – matière à réflexion...)

Wer den guten Tropfen genießt, der genießt auch den bösen.

(Rabe, D., *Seehandelsrecht*, München, Verlag C.H. Beck, 2000, 236, n° 22)

COLOPHON

Eric Van Hooydonk
Quatrième Livre bleu concernant la révision du Droit belge de la navigation
Anvers
Commission de Droit Maritime
2012

566 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Johan Vande Lanotte and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Tous droits réservés. Sous réserve des exceptions formellement prévues par la loi, aucun élément de la présente édition ne peut être reproduit, enregistré dans une base de données ou publié, d'une manière quelconque, sans l'autorisation préalable et explicite de l'auteur.

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

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

Service public fédéral Mobilité et Transports, DG Transport maritime
Rue du Progrès, 56, B-1210 Bruxelles, local 7A03
zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

AVANT-PROPOS

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

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

Tout au long de 2011 et de 2012, une ébauche de Code Belge de la Navigation a été présentée et immédiatement soumise à une consultation publique. Le présent livre bleu est le quatrième d'une série d'une douzaine de rapports de la commission de révision. Ces rapports contiennent une analyse critique de la législation belge actuelle qui est menée notamment à la lumière des traités internationaux, de la législation étrangère et des intérêts concernés. Sur la base de cette critique dûment étayée, les rapports présentent des propositions concrètes de textes, accompagnées d'un commentaire explicatif. Je félicite la commission de révision pour la profondeur de sa réflexion et pour les résultats impressionnants de ses travaux.

Dans le même temps, j'invite chaleureusement chacun des intéressés issus du secteur de la navigation, du secteur portuaire et du monde juridique à participer activement à la consultation et à contribuer ainsi à l'établissement d'un régime légal qui répond au mieux aux besoins. Sur la base des résultats de la consultation, un avant-projet de loi sera rédigé et sera soumis au processus législatif formel.

Gand, le 20 décembre 2011

Johan Vande Lanotte
Ministre de la Mobilité maritime



INTRODUCTION

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

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

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

Par Arrêté Royal du 27 avril 2007, une Commission du Droit maritime a été créée pour préparer la rédaction d'un nouveau Code belge de la navigation. Le ministre de la Mobilité Yves Leterme et ensuite le secrétaire d'État Etienne Schouppe et le Ministre Johan Vande Lanotte ont apporté leur plein appui à ce projet. La commission de révision agit de façon indépendante et tente de tenir compte de tous les intérêts publics et commerciaux qui entrent en jeu afin de trouver un équilibre adéquat. Son objectif principal est de servir l'intérêt collectif du cluster maritime belge et de renforcer son rayonnement et son attrait sur le plan international.

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

Le présent Livre bleu contient les nouvelles dispositions concernant la copropriété maritime et la responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs.

Au nom de la Commission, j'exprime l'espoir que les rapports seront étudiés de manière approfondie par le secteur de la navigation, le secteur portuaire et le monde juridique, et que des propositions constructives seront formulées pour améliorer les textes là où cela s'avère nécessaire avant de les soumettre à la procédure législative formelle. La Commission tient d'ores et déjà à remercier tous les participants pour leur contribution.

¹ Les sites Internet ont été consultés une dernière fois le 15 avril 2011. Nous tenons à remercier M. C. Clijmans pour la concertation sur les aspects DIP, M. F. Stevens et M. J. Van Raemdonck pour les travaux préparatoires.

Anvers, le 20 décembre 2011

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de Droit maritime



LIGNES DE FORCE DES CHAPITRES « COPROPRIÉTÉ DE NAVIRES » ET « RESPONSABILITÉ » DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

Le présent Livre bleu constate d'abord l'absence d'unanimité internationale quant à la signification des notions de propriétaire de navire et d'armateur. La notion de propriétaire de navire comprend tantôt exclusivement le propriétaire enregistré du navire, tantôt également l'exploitant comme par exemple un affréteur coque nue. La notion d'armateur renvoie parfois au propriétaire enregistré du navire, parfois à l'exploitant, parfois à l'un et l'autre. Compte tenu de ces différences, il est préférable que le Code belge de la navigation s'aligne sur l'utilisation générale et juridique la plus courante en Belgique. Concrètement, il convient d'entendre par propriétaire du navire le titulaire enregistré du droit de propriété, et par armateur l'exploitant de fait du navire, qu'il s'agisse du propriétaire lui-même, ou de la personne physique ou morale à laquelle le propriétaire a confié l'autorité sur l'utilisation et sur l'exploitation, ce qu'on appelle la gestion nautique. La figure de « l'utilisateur du navire » devra encore être distinguée. Celle de *ship manager*, en revanche, ne sera pas précisée plus avant dans l'ébauche de Code belge de la navigation. Il conviendra dans certains cas de s'écarter des définitions générales des notions de propriétaire du navire et d'armateur, au profit de définitions particulières dans des chapitres bien déterminés, en particulier s'agissant de conventions internationales contraignantes en Belgique où les définitions de ces notions sont différentes. C'est le cas par exemple des dispositions légales proposées pour intégrer dans le Code belge de la navigation la Convention LLMC, la Convention CLC, la convention sur les hydrocarbures de soute (ou Bunker), et la convention SNPD.

La législation belge actuelle en matière de copropriété maritime est extrêmement limitée, peu structurée et lacunaire. Une comparaison superficielle avec la législation allemande, française et néerlandaise suffit pour remarquer le caractère extrêmement succinct des dispositions à cet égard figurant dans la Loi Maritime belge et les nombreuses questions que cette législation ignore totalement. Force est également de constater que la copropriété en Belgique et dans d'autres pays est aujourd'hui régulièrement utilisée. Dans le but d'accroître la sécurité juridique et la capacité d'attraction du pavillon belge, et notamment à la lumière de l'applicabilité du Code belge de la navigation aux navires non commerciaux, l'introduction d'un cadre légal plus élaboré, mais supplétif, est particulièrement souhaitable. Le présent Livre bleu formule des propositions concrètes en ce sens.

Une analyse critique du régime légal actuel de la responsabilité du propriétaire du navire en Belgique permet de conclure que ce régime n'apporte aucune satisfaction. Le texte de la loi ne reflète pas la jurisprudence en vigueur, les justifications théoriques ne prouvent nullement que la réglementation actuelle doit être en soi conservée et le droit maritime belge occupe sur le plan international une position extrême. Non seulement ce droit est très favorable aux créanciers en matière de saisie conservatoire du navire et de privilèges maritimes, et le navire joue par conséquent aisément le rôle de gage, mais en outre le propriétaire du navire assume une responsabilité solidaire personnelle très étendue s'agissant des dettes contractées à l'occasion de l'exploitation du navire. Dans aucun autre système juridique examiné, la concentration de la (co)responsabilité dans la personne du propriétaire du navire n'est poussée aussi loin qu'en Belgique. En tenant compte de la pondération des intérêts en présence, en considérant d'autres mécanismes de sûreté et en comparant les alternatives possibles, la conclusion qui s'impose est qu'il vaut mieux, dans l'ébauche de Code belge de la navigation, opter pour une nouvelle élaboration du régime de responsabilité figurant à l'article 46 de la Loi Maritime, dans le sens d'une plus grande précision et d'une plus grande concentration. Des propositions sont également avancées dans ces pages à ce sujet.

S'agissant de la réglementation de droit matériel de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, il convient que le nouveau Code belge de la navigation intègre les dispositions de la Convention LLMC concernant la limitation de responsabilité en matière de navigation maritime – et qui lient dès à présent la Belgique – et celles de la Convention CLNI, concernant la limitation de responsabilité dans la navigation intérieure, convention à laquelle la Belgique, principalement pour s'aligner sur les pratiques internationales courantes, doit encore adhérer. À l'occasion de l'élaboration du nouveau régime, la Belgique doit harmoniser sa législation, en particulier s'agissant de la marge de manœuvre nationale que laisse la Convention LLMC, afin de s'aligner davantage sur les usages internationaux. Cela vaut par exemple pour les limitations de responsabilité pour les navires de moins de 300 t. La réglementation belge actuelle sur la procédure de limitation de responsabilité n'est pas satisfaisante non plus. Sur différents points, l'insécurité juridique prévaut. Dans une perspective internationale, la législation peut être qualifiée de particulièrement sommaire. Elle est également obsolète, notamment parce qu'elle renvoie à l'ancienne législation sur les faillites, aujourd'hui abrogée. Il est donc souhaitable de reprendre dans le Code belge de la navigation une réglementation plus détaillée, qui tient compte de la législation d'autres pays, des conventions internationales en vigueur et des directives de la CMI sur la procédure de limitation de 2008. Sur le plan du contenu, l'ébauche de Code belge de la navigation reprend de nouvelles dispositions réglementaires concernant:

- l'invocation de la limitation de responsabilité comme moyen de défense;
- les recours à utiliser contre la formation du fonds;
- l'intervention du liquidateur, à l'exclusion d'un juge-commissaire;
- les conséquences de la formation du fonds, de la déclaration tardive de créances et des décisions judiciaires sur le fond;
- la dissolution et la clôture du fonds;
- la compétence des tribunaux.

Enfin, aucune raison n'est apparue pour abandonner les obligations contractées par la Belgique en vertu de la Convention CLC de 1992, de la convention portant création du Fonds et de la convention sur les hydrocarbures de soute (à chaque fois dans leur version la plus récente). Ces régimes contiennent des garanties essentielles pour une indemnisation correcte des dommages en matière de pollution causée par les navires; ils sont applicables dans le monde entier et notamment dans les pays voisins de la Belgique. Dans le même cadre, aucun motif n'est apparu pour l'instant qui justifierait que la Belgique n'adhère pas à la convention SNPD de 2010 ou qu'elle se délie des obligations créées par la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires. Les régimes conventionnels visés sont intégrés dans l'ébauche de Code belge de la navigation et une attention particulière a été apportée aux quelques points problématiques en termes de technique législative que pose la réglementation en vigueur. Les lois de transposition existantes – à savoir la loi d'exécution de la CLC et la loi d'exécution FIPOL – sont également intégrées dans le corps. Il en va de même pour la loi existante relative à la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire. En ce qui concerne spécifiquement la convention sur les hydrocarbures de soute, il est souhaitable d'introduire la *responder immunity* dans les dispositions législatives nationales.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| AVANT-PROPOS PAR JOHAN VANDE LANOTTE, MINISTRE DE LA MOBILITÉ MARINE | 5 |
| INTRODUCTION PAR ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME | 6 |
| LIGNES DE FORCE DES CHAPITRES « COPROPRIÉTÉ MARITIME » ET « RESPONSABILITÉ » DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ) | 8 |
| SOMMAIRE | 10 |
| ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES | 23 |
| ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS | 29 |
| | |
| 1. PLAN GÉNÉRAL | 31 |
| | |
| A. LA PLACE DANS LE CODE | 31 |
| B. MATIÈRES CONCERNÉES | 32 |
| | |
| 2. NOTIONS DE BASE | 34 |
| | |
| A. RÉGIME ACTUEL | 34 |
| A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS | 34 |
| A.2. APPRÉCIATION | 34 |
| A) CRITIQUE GÉNÉRALE | 34 |
| B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE | 37 |
| C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES | 40 |
| D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 48 |
| E) CONCLUSION | 55 |
| B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ | 56 |
| B.1. ARTICLE 4.1. DÉFINITIONS | 56 |
| A) TEXTE DE LOI | 56 |
| B) COMMENTAIRE | 56 |
| | |
| 3. COPROPRIÉTÉ DE NAVIRE | 59 |
| | |
| A. RÉGIME ACTUEL | 59 |
| A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS | 59 |
| A.2. APPRÉCIATION | 63 |
| A) CRITIQUE GÉNÉRALE | 63 |
| B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE | 64 |
| C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES | 64 |
| - ALLEMAGNE | 64 |
| - ANGLETERRE | 69 |
| - FRANCE | 70 |
| - LUXEMBOURG | 72 |
| - PAYS-BAS | 72 |
| - AUTRES PAYS | 76 |
| D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 76 |
| - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION | 76 |
| | |
| | 10 |

| | |
|---|-----------|
| - APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 76 |
| E) CONCLUSION | 78 |
| B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ | 79 |
| B.1. ARTICLE 4.1. DÉFINITIONS | 79 |
| A) TEXTE DE LOI | 79 |
| B) COMMENTAIRE | 79 |
| B.2. ARTICLE 4.2. APPLICATION INTERNATIONALE | 81 |
| A) TEXTE DE LOI | 81 |
| B) COMMENTAIRE | 81 |
| B.3. ARTICLE 4.3. APPLICATION MATÉRIELLE | 82 |
| A) TEXTE DE LOI | 82 |
| B) COMMENTAIRE | 83 |
| B.4. ARTICLE 4.4. AUTRE LÉGISLATION | 85 |
| A) TEXTE DE LOI | 85 |
| B) COMMENTAIRE | 86 |
| B.5. ARTICLE 4.5. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES | 89 |
| A) TEXTE DE LOI | 89 |
| B) COMMENTAIRE | 89 |
| B.6. ARTICLE 4.6. RÈGLE DE LA MAJORITÉ | 89 |
| A) TEXTE DE LOI | 89 |
| B) COMMENTAIRE | 90 |
| B.7. ARTICLE 4.7. CARACTÈRE RAISONNABLE ET ÉQUITÉ | 92 |
| A) TEXTE DE LOI | 92 |
| B) COMMENTAIRE | 92 |
| B.8. ARTICLE 4.8. COMPÉTENCE DE REPRÉSENTATION | 93 |
| A) TEXTE DE LOI | 93 |
| B) COMMENTAIRE | 93 |
| B.9. ARTICLE 4.9. NOMINATION D'UN ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE | 94 |
| A) TEXTE DE LOI | 94 |
| B) COMMENTAIRE | 94 |
| B.10. ARTICLE 4.10. COMPÉTENCES DE L'ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE | 96 |
| A) TEXTE DE LOI | 96 |
| B) COMMENTAIRE | 96 |
| B.11. ARTICLE 4.11. DEVOIR DE JUSTIFICATION DE L'ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE | 99 |
| A) TEXTE DE LOI | 99 |
| B) COMMENTAIRE | 99 |
| B.12. ARTICLE 4.12. FIN DU MANDAT DE L'ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE | 99 |
| A) TEXTE DE LOI | 99 |
| B) COMMENTAIRE | 100 |
| B.13. ARTICLE 4.13. NOMINATION D'UN ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE JUDICIAIRE | 100 |
| A) TEXTE DE LOI | 100 |
| B) COMMENTAIRE | 100 |
| B.14. ARTICLE 4.14. FRAIS, PROFIT ET PERTE | 101 |
| A) TEXTE DE LOI | 101 |
| B) COMMENTAIRE | 101 |
| B.15. ARTICLE 4.15. RESPONSABILITÉ DES COPROPRIÉTAIRES DE NAVIRE | 102 |
| A) TEXTE DE LOI | 102 |
| B) COMMENTAIRE | 102 |
| B.16. ARTICLE 4.16. LIBRE DISPOSITION DES PARTS DU NAVIRE | 103 |
| A) TEXTE DE LOI | 103 |
| B) COMMENTAIRE | 104 |

| | |
|--|------------|
| B.17. ARTICLE 4.17. REPRISE FORCÉE DES PARTS D'INTÉRÊT | 104 |
| A) TEXTE DE LOI | 104 |
| B) COMMENTAIRE | 105 |
| B.18. ARTICLE 4.18. CESSATION DE LA COPROPRIÉTÉ DU NAVIRE | 106 |
| A) TEXTE DE LOI | 106 |
| B) COMMENTAIRE | 106 |
| B.19. ARTICLE 4.19. PRESCRIPTION | 108 |
| A) TEXTE DE LOI | 108 |
| B) COMMENTAIRE | 108 |
| | |
| 4. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE | 109 |
| | |
| A. RÉGIME ACTUEL | 109 |
| A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS | 109 |
| A.2. APPRÉCIATION | 111 |
| A) CRITIQUE GÉNÉRALE | 111 |
| - APERÇU DES PROBLÈMES | 111 |
| - LE FONDEMENT LÉGAL DÉFICIENT DE LA THÉORIE DOMINANTE CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE | 111 |
| - CONTROVERSES INTERPRÉTATIVES CONSTANTES AUTOUR DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE DANS LA DOCTRINE ET LA JURISPRUDENCE | 119 |
| - FONDEMENT THÉORIQUE DOUTEUX DE LA THÉORIE DOMINANTE CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE | 122 |
| - INSÉCURITÉ JURIDIQUE AUTOUR DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE EN RAPPORT AVEC LES CONNAISSEMENTS D'EXPÉDITEURS ET LES AUTRES DOCUMENTS DE TRANSPORT ACTUELS | 139 |
| - CARACTÈRE IMPRÉVISIBLE DU RÉGIME DE RESPONSABILITÉ POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE | 140 |
| - L'ABSENCE D'UNE RÉGLEMENTATION LÉGALE DIP | 141 |
| B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE | 142 |
| C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES | 143 |
| - ALLEMAGNE | 143 |
| - ANGLETERRE | 152 |
| - FRANCE | 159 |
| - LUXEMBOURG | 161 |
| - PAYS-BAS | 161 |
| - AUTRES PAYS | 180 |
| D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 181 |
| - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION | 181 |
| - APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 184 |
| - SCÉNARIOS LÉGISLATIFS ALTERNATIFS | 194 |
| E) CONCLUSION | 198 |
| | |
| B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ | 199 |
| B.1. ARTICLE 4.20. AUTRE LÉGISLATION | 199 |
| A) TEXTE DE LOI | 199 |
| B) COMMENTAIRE | 199 |
| B.2. ARTICLE 4.21. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES | 199 |
| A) TEXTE DE LOI | 201 |
| B) COMMENTAIRE | 201 |

| | |
|--|------------|
| B.3. ARTICLE 4.22. RESPONSABILITÉ POUR SES PROPRES FAITS | 201 |
| A) TEXTE DE LOI | 201 |
| B) COMMENTAIRE | 201 |
| B.4. ARTICLE 4.23. OBLIGATIONS CONTRACTÉES PAR OU POUR LE COMMANDANT | 202 |
| A) TEXTE DE LOI | 202 |
| B) COMMENTAIRE | 203 |
| B.5. ARTICLE 4.24. FAITS DU COMMANDANT | 206 |
| A) TEXTE DE LOI | 206 |
| B) COMMENTAIRE | 206 |
| B.6. ARTICLE 4.25. FAITS DES PRÉPOSÉS | 207 |
| A) TEXTE DE LOI | 207 |
| B) COMMENTAIRE | 208 |
| B.7. ARTICLE 4.26. RESPONSABILITÉ APRÈS CESSIION DE PROPRIÉTÉ | 210 |
| A) TEXTE DE LOI | 210 |
| B) COMMENTAIRE | 210 |
| B.8. ARTICLE 4.27. RESPONSABILITÉ IN SOLIDUM | 210 |
| A) TEXTE DE LOI | 210 |
| B) COMMENTAIRE | 211 |
| B.9. ARTICLE 4.28. DROIT DE RECOURS | 211 |
| A) TEXTE DE LOI | 211 |
| B) COMMENTAIRE | 211 |
| | |
| 5. LIMITATION GÉNÉRALE | 212 |
| | |
| A. RÉGIME ACTUEL | 212 |
| A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS | 212 |
| A.2. APPRÉCIATION | 216 |
| A) CRITIQUE GÉNÉRALE | 216 |
| - APERÇU DES PROBLÈMES | 216 |
| - L'INTÉGRATION DE LA CONVENTION LLMC DANS LE DROIT BELGE, PEU HEUREUSE SUR LE PLAN DE LA TECHNIQUE LÉGISLATIVE | 216 |
| - LE RÉGIME NATIONAL DÉFAILLANT POUR LES PETITS NAVIRES DE MER ET LA NAVIGATION INTÉRIEURE | 220 |
| - LE MANQUE DE CLARTÉ DU RÉGIME DE LIMITATION EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES | 222 |
| - LES POSSIBILITÉS D' ACTIONS DISCUTABLES POUR LES ADMINISTRATIONS CHARGÉES DES VOIES NAVIGABLES ET DES PORTS | 226 |
| - LES TENSIONS AVEC LES LOIS CONCERNANT LES CONTRATS DE TRAVAIL EN MER | 227 |
| - DÉFAUTS SUR LE PLAN DE LA TECHNIQUE LÉGISLATIVE, ET EN PARTICULIER L'ORGANISATION, SOURCE DE CONFUSION, DES DISPOSITIONS SUR LA PROCÉDURE DE LIMITATION DANS LA LOI MARITIME | 230 |
| - RÉGIME INSATISFAISANT DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ SANS CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION | 231 |
| - RÉGLEMENTATION DÉFAILLANTE EN MATIÈRE DE PROCÉDURE DE FORMATION DU FONDS | 233 |
| - RÉGLEMENTATION DÉFAILLANTE EN MATIÈRE DE CONTESTATIONS RELATIVES À LA FORMATION DU FONDS | 235 |
| - RÉGLEMENTATION DÉFAILLANTE EN MATIÈRE DE LIQUIDATION DU FONDS DE LIMITATION | 238 |

| | |
|---|------------|
| - LES INCOHÉRENCES DE LA RÉGLEMENTATION DE LA COMPÉTENCE JUDICIAIRE PAR RAPPORT AUX DIFFÉRENTS FONDS DE LIMITATION | 243 |
| - LES ÉQUIVOQUES SUR CERTAINS ASPECTS DE DIP | 245 |
| B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE | 248 |
| - LA CONVENTION LLMC | 248 |
| - LES <i>GUIDELINES IN RESPECT OF PROCEDURAL RULES RELATING TO LIMITATION OF LIABILITY IN MARITIME LAW</i> DU CMI | 249 |
| - LA CONVENTION CLNI | 258 |
| - LA DIRECTIVE 2009/20/CE | 314 |
| C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES | 314 |
| - ALLEMAGNE | 314 |
| - ANGLETERRE | 323 |
| - FRANCE | 328 |
| - LUXEMBOURG | 333 |
| - PAYS-BAS | 333 |
| - AUTRES PAYS | 342 |
| D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 345 |
| - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION | 345 |
| - APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 346 |
| E) CONCLUSION | 352 |
| B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ | 354 |
| B.1. NAVIRES DE MER | 354 |
| B.1.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES | 354 |
| B.1.1.1. ARTICLE 4.29. DÉFINITIONS | 354 |
| A) TEXTE DE LOI | 354 |
| B) COMMENTAIRE | 355 |
| B.1.1.2. ARTICLE 4.30. INTERPRÉTATION | 356 |
| A) TEXTE DE LOI | 356 |
| B) COMMENTAIRE | 356 |
| B.1.1.3. ARTICLE 4.31. APPLICATION INTERNATIONALE | 356 |
| A) TEXTE DE LOI | 356 |
| B) COMMENTAIRE | 357 |
| B.1.2. LE DROIT À LA LIMITATION | 357 |
| B.1.2.1. ARTICLE 4.32. PERSONNES AYANT DROIT À UNE LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ | 357 |
| A) TEXTE DE LOI | 357 |
| B) COMMENTAIRE | 357 |
| B.1.2.2. ARTICLE 4.33. RECONNAISSANCE DE RESPONSABILITÉ | 358 |
| A) TEXTE DE LOI | 358 |
| B) COMMENTAIRE | 358 |
| B.1.2.3. ARTICLE 4.34. CRÉANCES SOUMISES À LA LIMITATION | 358 |
| A) TEXTE DE LOI | 358 |
| B) COMMENTAIRE | 359 |
| B.1.2.4. ARTICLE 4.35. CRÉANCES EXCLUES DE LA LIMITATION | 359 |
| A) TEXTE DE LOI | 359 |
| B) COMMENTAIRE | 360 |
| B.1.2.5. ARTICLE 4.36. CONDUITE SUPPRIMANT LA LIMITATION | 360 |
| A) TEXTE DE LOI | 360 |
| B) COMMENTAIRE | 360 |

| | |
|---|-----|
| B.1.2.6. ARTICLE 4.37. COMPENSATION DES CRÉANCES | 360 |
| A) TEXTE DE LOI | 360 |
| B) COMMENTAIRE | 360 |
| B.1.3. LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ | 361 |
| B.1.3.1. ARTICLE 4.38. LIMITES GÉNÉRALES | 361 |
| A) TEXTE DE LOI | 361 |
| B) COMMENTAIRE | 362 |
| B.1.3.2. ARTICLE 4.39. LIMITE APPLICABLE AUX CRÉANCES DES PASSAGERS | 362 |
| A) TEXTE DE LOI | 362 |
| B) COMMENTAIRE | 362 |
| B.1.3.3. ARTICLE 4.40. CONVERSION EN MONNAIE NATIONALE | 362 |
| A) TEXTE DE LOI | 362 |
| B) COMMENTAIRE | 363 |
| B.1.3.4. ARTICLE 4.41. CONCOURS DE CRÉANCES | 363 |
| A) TEXTE DE LOI | 363 |
| B) COMMENTAIRE | 363 |
| B.1.4. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ SANS CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION | 364 |
| B.1.4.1. ARTICLE 4.42. PRINCIPES | 364 |
| A) TEXTE DE LOI | 364 |
| B) COMMENTAIRE | 364 |
| B.1.4.2. ARTICLE 4.43. CONSÉQUENCES JURIDIQUES | 364 |
| A) TEXTE DE LOI | 364 |
| B) COMMENTAIRE | 364 |
| B.1.4.3. ARTICLE 4.44. CONDAMNATION ET INTÉRÊTS | 365 |
| A) TEXTE DE LOI | 365 |
| B) COMMENTAIRE | 365 |
| B.1.5. PROCÉDURE DE LIMITATION AVEC CONSTITUTION DU FONDS | 366 |
| B.1.5.1. ARTICLE 4.45. PRINCIPES | 366 |
| A) TEXTE DE LOI | 366 |
| B) COMMENTAIRE | 367 |
| B.1.5.2. ARTICLE 4.46. REQUÊTE EN OUVERTURE D'UNE PROCÉDURE DE LIMITATION | 368 |
| A) TEXTE DE LOI | 368 |
| B) COMMENTAIRE | 368 |
| B.1.5.3. ARTICLE 4.47. DOSSIER AU GREFFE | 369 |
| A) TEXTE DE LOI | 369 |
| B) COMMENTAIRE | 370 |
| B.1.5.4. ARTICLE 4.48. ORDONNANCE D'OUVERTURE | 370 |
| A) TEXTE DE LOI | 370 |
| B) COMMENTAIRE | 370 |
| B.1.5.5. ARTICLE 4.49. LIQUIDATEURS | 372 |
| A) TEXTE DE LOI | 372 |
| B) COMMENTAIRE | 373 |
| B.1.5.6. ARTICLE 4.50. CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION | 373 |
| A) TEXTE DE LOI | 373 |
| B) COMMENTAIRE | 374 |
| B.1.5.7. ARTICLE 4.51. ORDONNANCE DE DISPONIBILITÉ | 374 |
| A) TEXTE DE LOI | 374 |
| B) COMMENTAIRE | 375 |
| B.1.5.8. ARTICLE 4.52. FINS DE NON-RECEVOIR | 376 |
| A) TEXTE DE LOI | 376 |
| B) COMMENTAIRE | 376 |

| | |
|--|-----|
| B.1.5.9. ARTICLE 4.53. DÉCLARATION DE CRÉANCE | 378 |
| A) TEXTE DE LOI | 378 |
| B) COMMENTAIRE | 378 |
| B.1.5.10. ARTICLE 4.54. VÉRIFICATION DES CRÉANCES | 380 |
| A) TEXTE DE LOI | 380 |
| B) COMMENTAIRE | 380 |
| B.1.5.11. ARTICLE 4.55. CONTESTATION DES CONDAMNATIONS SUR LE FOND | 382 |
| A) TEXTE DE LOI | 382 |
| B) COMMENTAIRE | 382 |
| B.1.5.12. ARTICLE 4.56. RÉPARTITION DU FONDS DE LIMITATION | 383 |
| A) TEXTE DE LOI | 383 |
| B) COMMENTAIRE | 384 |
| B.1.5.13. ARTICLE 4.57. CLÔTURE DU FONDS DE LIMITATION | 385 |
| A) TEXTE DE LOI | 385 |
| B) COMMENTAIRE | 385 |
| B.1.5.14. ARTICLE 4.58. GARANTIE COMPLÉMENTAIRE | 386 |
| A) TEXTE DE LOI | 386 |
| B) COMMENTAIRE | 386 |
| B.1.5.15. ARTICLE 4.59. FORCE JURIDIQUE DES ORDONNANCES ET OBJECTION CONTRE LES ORDONNANCES | 387 |
| A) TEXTE DE LOI | 387 |
| B) COMMENTAIRE | 388 |
| B.2. BATEAUX D'INTÉRIEUR | 390 |
| B.2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES | 390 |
| B.2.1.1. ARTICLE 4.60. DÉFINITIONS | 390 |
| A) TEXTE DE LOI | 390 |
| B) COMMENTAIRE | 391 |
| B.2.1.2. ARTICLE 4.61. INTERPRÉTATION | 391 |
| A) TEXTE DE LOI | 391 |
| B) COMMENTAIRE | 391 |
| B.2.1.3. ARTICLE 4.62. APPLICATION INTERNATIONALE | 392 |
| A) TEXTE DE LOI | 392 |
| B) COMMENTAIRE | 392 |
| B.2.2. LE DROIT À LA LIMITATION | 393 |
| B.2.2.1. ARTICLE 4.63. PERSONNES AYANT DROIT À LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ | 393 |
| A) TEXTE DE LOI | 393 |
| B) COMMENTAIRE | 393 |
| B.2.2.2. ARTICLE 4.64. RECONNAISSANCE DE RESPONSABILITÉ | 393 |
| A) TEXTE DE LOI | 393 |
| B) COMMENTAIRE | 394 |
| B.2.2.3. ARTICLE 4.65. CRÉANCES SOUMISES À LA LIMITATION | 394 |
| A) TEXTE DE LOI | 394 |
| B) COMMENTAIRE | 394 |
| B.2.2.4. ARTICLE 4.66. CRÉANCES EXCLUES DE LA LIMITATION | 395 |
| A) TEXTE DE LOI | 395 |
| B) COMMENTAIRE | 395 |
| B.2.2.5. ARTICLE 4.67. CONDUITE SUPPRIMANT LA LIMITATION | 395 |
| A) TEXTE DE LOI | 395 |
| B) COMMENTAIRE | 395 |

| | |
|---|-----|
| B.2.2.6. ARTICLE 4.68. COMPENSATION DE CRÉANCES | 396 |
| A) TEXTE DE LOI | 396 |
| B) COMMENTAIRE | 396 |
| B.2.3. LIMITES DE RESPONSABILITÉ | 396 |
| B.2.3.1. ARTICLE 4.69. LIMITES GÉNÉRALES | 396 |
| A) TEXTE DE LOI | 396 |
| B) COMMENTAIRE | 397 |
| B.2.3.2. ARTICLE 4.70. LIMITES POUR LES CRÉANCES DE PASSAGERS | 397 |
| A) TEXTE DE LOI | 397 |
| B) COMMENTAIRE | 398 |
| B.2.3.3. ARTICLE 4.71. CONVERSION DANS LA MONNAIE NATIONALE | 398 |
| A) TEXTE DE LOI | 398 |
| B) COMMENTAIRE | 398 |
| B.2.3.4. ARTICLE 4.72. CONCOURS DE CRÉANCES | 398 |
| A) TEXTE DE LOI | 398 |
| B) COMMENTAIRE | 399 |
| B.2.4. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ SANS CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION | 399 |
| B.2.4.1. ARTICLE 4.73. PRINCIPES | 399 |
| A) TEXTE DE LOI | 399 |
| B) COMMENTAIRE | 399 |
| B.2.4.2. ARTICLE 4.74. CONSÉQUENCES JURIDIQUES | 400 |
| A) TEXTE DE LOI | 400 |
| B) COMMENTAIRE | 400 |
| B.2.4.3. ARTICLE 4.75. CONDAMNATION ET INTÉRÊTS | 400 |
| A) TEXTE DE LOI | 400 |
| B) COMMENTAIRE | 400 |
| B.2.5. LIMITATION DE RESPONSABILITÉ AVEC CONSTITUTION D'UN FONDS | 401 |
| B.2.5.1. ARTICLE 4.76. PRINCIPES | 401 |
| A) TEXTE DE LOI | 401 |
| B) COMMENTAIRE | 402 |
| B.2.5.2. ARTICLE 4.77. REQUÊTE EN OUVERTURE D'UNE PROCÉDURE DE LIMITATION | 402 |
| A) TEXTE DE LOI | 402 |
| B) COMMENTAIRE | 402 |
| B.2.5.3. ARTICLE 4.78. DOSSIER AU GREFFE | 403 |
| A) TEXTE DE LOI | 403 |
| B) COMMENTAIRE | 403 |
| B.2.5.4. ARTICLE 4.79. ORDONNANCE D'OUVERTURE | 403 |
| A) TEXTE DE LOI | 403 |
| B) COMMENTAIRE | 404 |
| B.2.5.5. ARTICLE 4.80. LIQUIDATEURS | 404 |
| A) TEXTE DE LOI | 404 |
| B) COMMENTAIRE | 405 |
| B.2.5.6. ARTICLE 4.81. CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION | 405 |
| A) TEXTE DE LOI | 405 |
| B) COMMENTAIRE | 405 |
| B.2.5.7. ARTICLE 4.82. ORDONNANCE DE DISPONIBILITÉ | 406 |
| A) TEXTE DE LOI | 406 |
| B) COMMENTAIRE | 406 |
| B.2.5.8. ARTICLE 4.83. FINS DE NON-RECEVOIR | 407 |
| A) TEXTE DE LOI | 407 |
| B) COMMENTAIRE | 407 |

| | |
|--|-----|
| B.2.5.9. ARTICLE 4.84. DÉCLARATION DE CRÉANCE | 407 |
| A) TEXTE DE LOI | 407 |
| B) COMMENTAIRE | 408 |
| B.2.5.10. ARTICLE 4.85. VÉRIFICATION DES CRÉANCES | 408 |
| A) TEXTE DE LOI | 408 |
| B) COMMENTAIRE | 409 |
| B.2.5.11. ARTICLE 4.86. CONTESTATION DES CONDAMNATIONS SUR LE FOND | 409 |
| A) TEXTE DE LOI | 409 |
| B) COMMENTAIRE | 409 |
| B.2.5.12. ARTICLE 4.87. RÉPARTITION DU FONDS DE LIMITATION | 409 |
| A) TEXTE DE LOI | 409 |
| B) COMMENTAIRE | 410 |
| B.2.5.13. ARTICLE 4.88. CLÔTURE DU FONDS DE LIMITATION | 410 |
| A) TEXTE DE LOI | 410 |
| B) COMMENTAIRE | 411 |
| B.2.5.14. ARTICLE 4.89. GARANTIE COMPLÉMENTAIRE | 411 |
| A) TEXTE DE LOI | 411 |
| B) COMMENTAIRE | 412 |
| B.2.5.15. ARTICLE 4.90. FORCE JURIDIQUE DES ORDONNANCES ET OBJECTION CONTRE LES ORDONNANCES | 412 |
| A) TEXTE DE LOI | 412 |
| B) COMMENTAIRE | 413 |

6. POLLUTION **414**

A. RÉGIME ACTUEL **414**

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS 414

A.2. APPRÉCIATION 419

 A) CRITIQUE GÉNÉRALE 419

 - APERÇU DES PROBLÈMES 419

 - ÉPARPILLEMENT DES DISPOSITIONS LÉGALES PERTINENTES 420

 - INCOHÉRENCE DES RÉFÉRENCES À LA CONVENTION CLC 421

 - NON-PUBLICATION DES MODIFICATIONS RÉCENTES DES LIMITES
DE RESPONSABILITÉ 422

 - LIMITATION APPARENTE DU CHAMP D'APPLICATION DU DROIT
D'ACTION DIRECTE 422

 B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET
EUROPÉENNE 423

 - LA CONVENTION CLC DE 1992 423

 - LA CONVENTION FONDS 428

 - LA CONVENTION SUR LES HYDROCARBURES DE SOUÈTE 429

 - LA CONVENTION SNPD 434

 - LA CONVENTION SUR LES NAVIRES NUCLÉAIRES 443

 - LA CONVENTION NUCLÉAIRE 444

 - LA CONVENTION CRDNI 445

 - DIRECTIVE 2004/35/CE 445

 C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES 445

 - ALLEMAGNE 445

 - ANGLETERRE 446

 - FRANCE 457

 - LUXEMBOURG 457

| | |
|---|------------|
| - PAYS-BAS | 458 |
| - AUTRES PAYS | 466 |
| D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 466 |
| - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION | 466 |
| - APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS | 467 |
| E) CONCLUSION | 471 |
| B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ | 472 |
| B.1. POLLUTION PAR DES PÉTROLIERS | 472 |
| B.1.1. ARTICLE 4.91. DÉFINITIONS | 472 |
| A) TEXTE DE LOI | 472 |
| B) COMMENTAIRE | 473 |
| B.1.2. ARTICLE 4.92. INTERPRÉTATION | 474 |
| A) TEXTE DE LOI | 474 |
| B) COMMENTAIRE | 474 |
| B.1.3. ARTICLE 4.93. JURIDICTION ET COMPÉTENCE | 474 |
| A) TEXTE DE LOI | 474 |
| B) COMMENTAIRE | 475 |
| B.1.4. ARTICLE 4.94. RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS | 475 |
| A) TEXTE DE LOI | 475 |
| B) COMMENTAIRE | 476 |
| B.1.5. ARTICLE 4.95. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE | 476 |
| A) TEXTE DE LOI | 476 |
| B) COMMENTAIRE | 477 |
| B.1.6. ARTICLE 4.96. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE | 477 |
| A) TEXTE DE LOI | 477 |
| B) COMMENTAIRE | 478 |
| B.1.7. ARTICLE 4.97. ÉVÉNEMENTS IMPLIQUANT AU MOINS DEUX NAVIRES | 478 |
| A) TEXTE DE LOI | 478 |
| B) COMMENTAIRE | 478 |
| B.1.8. ARTICLE 4.98. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ | 478 |
| A) TEXTE DE LOI | 478 |
| B) COMMENTAIRE | 480 |
| B.1.9. ARTICLE 4.100. FINS DE NON-RECEVOIR | 480 |
| A) TEXTE DE LOI | 480 |
| B) COMMENTAIRE | 480 |
| B.1.10. ARTICLE 4.101. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR | 480 |
| A) TEXTE DE LOI | 480 |
| B) COMMENTAIRE | 481 |
| B.1.11. ARTICLE 4.103. PRESCRIPTION | 481 |
| A) TEXTE DE LOI | 481 |
| B) COMMENTAIRE | 481 |
| B.1.12. ARTICLE 4.104. APPLICATION DE LA CONVENTION FONDS ET DU PROTOCOLE DU FONDS DE 2003 | 482 |
| A) TEXTE DE LOI | 482 |
| B) COMMENTAIRE | 482 |
| B.1.13. ARTICLE 4.105. PERSONNALITÉ JURIDIQUE DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION DE LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES HYDROCARBURES | 482 |
| A) TEXTE DE LOI | 482 |
| B) COMMENTAIRE | 482 |

| | |
|--|-----|
| B.1.14. ARTICLE 4.106. INTERVENTION DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES | 483 |
| A) TEXTE DE LOI | 483 |
| B) COMMENTAIRE | 483 |
| B.1.15. ARTICLE 4.107. SUBROGATION ET RECOURS | 483 |
| A) TEXTE DE LOI | 483 |
| B) COMMENTAIRE | 484 |
| B.2. POLLUTION PAR DES HYDROCARBURES DE SOUTE | 484 |
| B.2.1. ARTICLE 4.108. DÉFINITIONS | 484 |
| A) TEXTE DE LOI | 484 |
| B) COMMENTAIRE | 485 |
| B.2.2. ARTICLE 4.109. INTERPRÉTATION | 485 |
| A) TEXTE DE LOI | 485 |
| B) COMMENTAIRE | 485 |
| B.2.3. ARTICLE 4.110. JURIDICTION ET COMPÉTENCE | 485 |
| A) TEXTE DE LOI | 485 |
| B) COMMENTAIRE | 486 |
| B.2.4. ARTICLE 4.111. RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION | 486 |
| A) TEXTE DE LOI | 486 |
| B) COMMENTAIRE | 487 |
| B.2.5. ARTICLE 4.112. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE | 487 |
| A) TEXTE DE LOI | 487 |
| B) COMMENTAIRE | 488 |
| B.2.6. ARTICLE 4.113. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE | 488 |
| A) TEXTE DE LOI | 488 |
| B) COMMENTAIRE | 489 |
| B.2.7. ARTICLE 4.114. ÉVÉNEMENT METTANT EN CAUSE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES | 489 |
| A) TEXTE DE LOI | 489 |
| B) COMMENTAIRE | 489 |
| B.2.8. ARTICLE 4.115. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ | 489 |
| A) TEXTE DE LOI | 489 |
| B) COMMENTAIRE | 490 |
| B.2.9. ARTICLE 4.116. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR | 490 |
| A) TEXTE DE LOI | 490 |
| B) COMMENTAIRE | 490 |
| B.2.10. ARTICLE 4.117. PRESCRIPTION | 490 |
| A) TEXTE DE LOI | 490 |
| B) COMMENTAIRE | 491 |
| B.3. POLLUTION PAR DES SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES | 491 |
| B.3.1. ARTICLE 4.118. DÉFINITIONS | 491 |
| A) TEXTE DE LOI | 491 |
| B) COMMENTAIRE | 493 |
| B.3.2. ARTICLE 4.119. INTERPRÉTATION | 493 |
| A) TEXTE DE LOI | 493 |
| B) COMMENTAIRE | 494 |
| B.3.3. ARTICLE 4.120. TRIBUNAUX COMPÉTENTS POUR CONNAÎTRE DES ACTIONS INTENTÉES CONTRE LE PROPRIÉTAIRE | 494 |
| A) TEXTE DE LOI | 494 |
| B) COMMENTAIRE | 495 |

| | |
|--|------------|
| B.3.4. ARTICLE 4.121. TRIBUNAUX COMPÉTENTS POUR CONNAÎTRE DES ACTIONS INTENTÉES CONTRE LE FONDS SNPD OU INTRODUITES PAR LE FONDS SNPD | 495 |
| A) TEXTE DE LOI | 495 |
| B) COMMENTAIRE | 496 |
| B.3.5. ARTICLE 4.122. RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS | 496 |
| A) TEXTE DE LOI | 496 |
| B) COMMENTAIRE | 496 |
| B.3.6. ARTICLE 4.123. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE | 497 |
| A) TEXTE DE LOI | 497 |
| B) COMMENTAIRE | 498 |
| B.3.7. ARTICLE 4.124. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE | 498 |
| A) TEXTE DE LOI | 498 |
| B) COMMENTAIRE | 499 |
| B.3.8. ARTICLE 4.125. ÉVÉNEMENTS METTANT EN CAUSE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES | 499 |
| A) TEXTE DE LOI | 499 |
| B) COMMENTAIRE | 499 |
| B.3.9. ARTICLE 4.126. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ | 500 |
| A) TEXTE DE LOI | 500 |
| B) COMMENTAIRE | 501 |
| B.3.10. ARTICLE 4.127. FINS DE NON-RECEVOIR | 502 |
| A) TEXTE DE LOI | 502 |
| B) COMMENTAIRE | 502 |
| B.3.11. ARTICLE 4.128. DÉCÈS ET LÉSION CORPORELLE | 502 |
| A) TEXTE DE LOI | 502 |
| B) COMMENTAIRE | 502 |
| B.3.12. ARTICLE 4.129. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR | 502 |
| A) TEXTE DE LOI | 502 |
| B) COMMENTAIRE | 503 |
| B.3.13. ARTICLE 4.130. APPLICATION DU CHAPITRE III DE LA CONVENTION SNPD | 503 |
| A) TEXTE DE LOI | 503 |
| B) COMMENTAIRE | 503 |
| B.3.14. ARTICLE 4.131. PERSONNALITÉ JURIDIQUE DU FONDS SNPD | 503 |
| A) TEXTE DE LOI | 503 |
| B) COMMENTAIRE | 503 |
| B.3.15. ARTICLE 4.132. SUBROGATION ET RECOURS | 504 |
| A) TEXTE DE LOI | 504 |
| B) COMMENTAIRE | 504 |
| B.3.16. ARTICLE 4.133. PRESCRIPTION | 504 |
| A) TEXTE DE LOI | 504 |
| B) COMMENTAIRE | 505 |
| B.4. DOMMAGE NUCLÉAIRE | 505 |
| B.4.1. ARTICLE 4.134. DOMMAGE PAR DES NAVIRES NUCLÉAIRES | 505 |
| A) TEXTE DE LOI | 505 |
| B) COMMENTAIRE | 505 |
| B.4.2. ARTICLE 4.135. DOMMAGE CAUSÉ PAR LE TRANSPORT MARITIME DE MATIÈRES NUCLÉAIRES | 506 |
| A) TEXTE DE LOI | 506 |
| B) COMMENTAIRE | 506 |
| 7. TEXTE DE LOI | 507 |

ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES²

| | |
|---|---|
| Aeby-Deceuninck RN | Aeby, F. et Deceuninck, A., « Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux », <i>Répertoire notarial</i> , Bruxelles, Larcier, 1981 |
| Altfuldisch | Altfuldisch, R., <i>Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See</i> , Berlin / Heidelberg, Springer, 2007 |
| Arrêté sur la limitation de la responsabilité | Arrêté royal du 24 novembre 1989 relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime. |
| Arroyo | Arroyo, I., <i>Curso de derecho marítimo</i> , Barcelone, J.M. Bosch, 2001 |
| Athanassopoulou | Athanassopoulou, V., <i>Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge</i> , Tübingen, Mohr Siebeck, 2005 |
| Berlingieri | Berlingieri, F., <i>Arrest of ships</i> , Londres, Informa, 2011 |
| Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo | Carbone, S.M., Celle, P. et Lopez de Gonzalo, M., <i>Il diritto marittimo</i> , Turin, G. Giappichelli, 2006 |
| Carver | Treitel, G. et Reynolds, F.M.B., <i>Carver on Bills of Lading</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 2005 |
| Chauveau | Chauveau, P., <i>Traité de droit maritime</i> , Paris, Librairies techniques, 1958 |
| Chorley-Giles | Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londres, Financial Times, 1987 |
| Cleton | Cleton, R., <i>Hoofdlijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994 |
| Cleveringa | Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961 |
| Code ISM | International Safety Management Code |
| Code ISPS | International Code for the Security of Ships and of Port Facilities |
| Convention CLC | Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre, telle que modifiée par le protocole de Londres du 27 novembre 1992 |

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

| | |
|---|--|
| Convention CLNI | Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, faite à Strasbourg le 4 novembre 1988 |
| Convention d'abordage de 1910 | Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 septembre 1910 |
| Convention d'assistance de 1989 | Convention internationale sur l'assistance, conclue à Londres, le 28 avril 1989 |
| Convention Fonds | 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 modifiée par le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992 |
| Convention LLMC | Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 |
| Convention nucléaire | Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 |
| Convention sur la limitation de la responsabilité de 1924 | Convention internationale de pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924 |
| Convention sur les navires nucléaires | Convention relative a la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, conclue le 25 mai 1962 à Bruxelles |
| Corbier | Corbier, I., <i>La notion juridique d'armateur</i> , Paris, P.U.F., 1999 |
| Danjon I | Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , I, Paris, Sirey, 1926 |
| Danjon II | Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , II, Paris, Sirey, 1926 |
| De Decker | De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Anvers, V.Z.W. De Schroef, 1991 |
| Dekkers-Dirix | Dekkers, R. et Dirix, E., <i>Handboek Burgerlijke Recht</i> , II, Anvers, Intersentia, 2005 |
| Delwaide SB | Delwaide, L., <i>Scheepsbeslag</i> , Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1988 |
| Delwaide-Blockx 1990 | Delwaide, L. et Blockx, J., "Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989", RDC 1990, (564) |

| | |
|--------------------------|--|
| Delwaide-Blockx 1991 | Delwaide, L. et Blockx, J., “Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, RDC 1991, (943) |
| Derrington-Turner | Derrington, S.C. et Turner, J.M., <i>The Law and Practice of Admiralty Matters</i> , Oxford, Oxford University Press, 2007 |
| De Smet I | De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1971 |
| De Weerd I | De Weerd, I. (éd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 1998 |
| De Weerd II | De Weerd, I. (éd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 2003 |
| De Weerd III | De Weerd, I. (éd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , III, Anvers, ETL, 2008 |
| Dirix-De Corte | Dirix, E. et De Corte, R., <i>Zekerheidsrechten</i> , Malines, Kluwer, 2006 |
| DMF | Le Droit Maritime Français |
| DTS | Droits de tirage spéciaux |
| Falkanger-Bull-Brautaset | Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998 |
| Flach | Flach, R.J.C., <i>Scheepsvoorrechten</i> , Deventer, Kluwer, 2001 |
| Fogarty | Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londres/Singapour, LLP, 2004 |
| Gilmore-Black | Gilmore, G. et Black, Ch.L., <i>The law of admiralty</i> , Mineola, The Foundation Press, 1975 |
| Gold-Chircop-Kindred | Gold, E., Chircop, A. et Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003 |
| Griggs-Williams-Farr | Griggs, P., Williams, R. et Farr, J., <i>Limitation of liability for maritime claims</i> , Londres, LLP, 2005, |
| Grime | Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 1991 |
| Groenboek | Van Hooydonk, E. (éd.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007 |
| Hare | Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999 |
| Heenen-Libouton | Heenen, J. et Libouton, J., « Examen de jurisprudence (1966 à 1978). Le droit maritime », <i>RCJB</i> 1979, (183) |
| Hennebicq II.I | Hennebicq, L., <i>Principes de Droit Maritime Comparé</i> , II.I, Bruxelles / Paris, Larcier / Pedone, 1910 |
| Herber | Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1999 |
| HGB | Handelsgesetzbuch |

| | |
|------------------------------------|---|
| Hill | Hill, C., <i>Maritime law</i> , Londres / Hong Kong, LLP, 2003 |
| Jacobs I | Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Bruxelles, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889 |
| Japikse | Japikse, R.E., <i>Verkeersmiddelen en vervoer. Deel I. Algemene bepalingen en rederij</i> , in <i>Asser-Serie</i> , Deventer, Kluwer, 2004 |
| LA Libert | <i>Liber amicorum Hubert Libert</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 1999 |
| LA Putzeys | Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l'Université catholique de Louvain, <i>Liber amicorum Jacques Putzeys</i> , Bruxelles, Bruylant, 1996 |
| LA Roland | <i>Liber amicorum R. Roland</i> , Bruxelles / Gand, Larcier, 2003 |
| LA Van den Heuvel | <i>Liber amicorum Jozef Van den Heuvel</i> , Anvers, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999 |
| LA Wijffels | Serck, M.-P. (Ed.), <i>Liber Amicorum Robert Wijffels</i> , Anvers, ETL, 2001 |
| Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio | Lefebvre d'Ovidio, A., Pescatore, G. en Tullio, L., <i>Manuale di diritto della navigazione</i> , Milan, Dott. A. Giuffrè, 2008 |
| Libouton | Libouton, J., « Examen de jurisprudence (1979 à 1987). Le droit maritime », <i>RCJB</i> 1990, (129) |
| Loi sur les épaves | Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, Chapitre V |
| LPMM | Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique |
| Mandaraka-Sheppard | Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001 |
| NBW | Nederlands Burgerlijk Wetboek |
| Protocole Fonds de 1992 | Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992 |
| Oostwouder | Oostwouder, W.J., <i>Hoofdzaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994 |
| OVH | Dirix, E., Cuypers, A. et Tison, M., <i>Voorrechten en hypothecken Artikelsgewijze commentaren</i> , Malines, Kluwer, losbl. |
| PG Boek 8 NBW | Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992 |

| | |
|--------------------------|---|
| Protocole LLMC de 1996 | Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996 |
| Phillips-Craig | Phillips, N. et Craig, N., <i>Merchant Shipping Act 1995. An annotated guide</i> , Londres / Hong Kong, 2001 |
| Puttfarcken | Puttfarcken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997 |
| Rabe | Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , Munich, C.H. Beck, 2000 |
| Rémond-Gouilloud | Rémond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Paris, Pedone, 1993 |
| Ripert I | Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Paris, Rousseau, 1950 |
| Ripert II | Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , II, Paris, Rousseau, 1952 |
| Rodière LN | Rodière, R., <i>Droit maritime. Le navire</i> , Paris, Dalloz, 1980 |
| Rodière TGDM ILA | Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement</i> , Paris, Dalloz, 1976 |
| Rodière-du Pontavice | Rodière, R. et du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Paris, Dalloz, 1997 |
| Roland-Huybrechts | Roland, R. et Huybrechts, M., "Maritiern recht. Overzicht van rechtspraak (1960-1967)", <i>TPR</i> 1968, (459) |
| Roland-Huybrechts-Roland | Roland, R., Huybrechts, M. et Roland, S., "Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)", <i>TPR</i> 1976, (81) |
| Règlement Bruxelles I | Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale |
| Règlement Rome I | (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) |
| Règlement Rome II | Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II) |
| Southampton | Institute of Maritime Law, <i>Southampton on Shipping Law</i> , Londres, Informa, 2008 |
| Stevens Bva | Stevens, F., <i>Beperking van aansprakelijkheid</i> , Bruxelles/ Gand, Larcier, 2008 |
| Stevens Voc | Stevens, F., <i>Vervoer onder cognossement</i> , Gand, Larcier, 2001 |
| Tetley IMaAL | Tetley, W., <i>International Maritime and Admiralty Law</i> , Cowansville, Yvon Blais, 2002 |
| Tetley MCC I | Tetley, W., <i>Marine cargo claims</i> , I, Cowansville, Thomson Carswell, 2008 |

| | |
|----------------------------|--|
| Tetley MLaC | Tetley, W., <i>Maritime Liens and Claims</i> , Montréal, Yvon Blais, 1998 |
| UCP | Uniform Customs and Practice for Documentary Credits |
| Van Aerde ZOBB | Van Aerde, C., <i>Zeeschepen onder bewarend beslag</i> , Bruges, die Keure, 1988 |
| Van der Velde | Van der Velde, W., <i>De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht, academisch proefschrift</i> , Groningue, Rijksuniversiteit Groningen, 2006 |
| Van Gerven-Covemaeker | Van Gerven, W. en Covemaeker, S., <i>Verbindenissenrecht</i> , Louvain / La Haye, Acco, 2010 |
| Van Hooydonk SVSMS | Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006 |
| Van Ryn-Heenen IV | Van Ryn, J. et Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Bruxelles, Bruylant, 1988 |
| Van Ryn-Heenen Examen 1967 | Van Ryn, J. et Heenen, J., “Examen de jurisprudence (1958 à 1965). Le droit maritime”, <i>RCJB</i> 1967, (85) |
| Vialard | Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Paris, PUF, 1997 |
| Völlmar | Völlmar, H.F.A., <i>Zee- en binnenvaartrecht</i> , Haarlem, H.D. Tjeenk Willink, 1952 |
| Wüstendörfer | Wüstendörfer, <i>Neuzeitliches Seehandelsrecht</i> , Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950 |
| WVW | Wegenverkeerswet (Pays-Bas) |

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

Ont collaboré à l'organisation de la consultation publique relative à l'Ébauche de Code belge de la Navigation (droit privé):

Organisateurs

Service Public Fédéral Mobilité et Transport
Commission de Droit Maritime

Partenaires principaux

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal

Association Belge de Droit Maritime

Sponsors

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

Co-organisateurs

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

1. PLAN GÉNÉRAL

A. LA PLACE DANS LE CODE

4.1. Dans le schéma ébauché du Code belge de la Navigation précité³ que nous reprenons ici pour rappel, la place des chapitres « Copropriété de navires » et « Responsabilité » du Titre 3 « Armateurs » (et des définitions de notions y afférentes) dans le présent quatrième Livre bleu est indiquée en italiques:

| |
|--|
| ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION |
| LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES |
| LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION |
| LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION |
| TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES |
| Chapitre 1 – Notions |
| Chapitre 2 – Sources |
| Chapitre 3 – Interprétation |
| TITRE 2 – NAVIRES |
| Chapitre 1 – Statut |
| Chapitre 2 – Construction navale |
| Chapitre 3 – Sûretés maritimes |
| Chapitre 4 – Saisie maritime |
| Chapitre 5 – Publicité |
| Chapitre 6 – Navires d'État |
| <i>TITRE 3 – ARMATEURS</i> |
| <i>Chapitre 1 – Copropriété de navire</i> |
| Chapitre 2 – Agence maritime |
| <i>Chapitre 3 – Responsabilité</i> |
| TITRE 4 – GENS DE MER |
| Chapitre 1 – Engagement maritime |
| Chapitre 2 – Capitaines |
| Chapitre 3 – Responsabilité |
| TITRE 5 – TRANSPORT |
| Chapitre 1 – Affrètement |
| Chapitre 2 – Transport |
| Chapitre 3 – Remorquage et poussage |
| Chapitre 4 – Manutention |
| TITRE 6 – INCIDENTS MARITIMES |
| Chapitre 1 – Abordage |
| Chapitre 2 – Sauvetage |

³ Livre bleu 1, 240-242, n° 1.265-1.266.

B. MATIÈRES CONCERNÉES

4.2. Comme indiqué précédemment⁴, le chapitre « Copropriété maritime » est repris dans le Titre « Armateurs » parce que, dans la réalité quotidienne, il concerne principalement une question de gestion propre aux armateurs. Dans une perspective purement technique et juridique, et compte tenu du fait qu'en Belgique, il s'agit en substance d'une figure de droit des biens⁵, il aurait également pu se trouver placé sous le Titre « Navires ».

4.3. Le chapitre « Responsabilité » du Titre « Armateurs » constitue un élément central et important de l'ébauche de Code belge de navigation. Il régit notamment les matières suivantes:

- la responsabilité du propriétaire du navire, considérée en soi, c'est-à-dire sa responsabilité extra contractuelle pour ses propres actes et les actes du capitaine, de l'équipage et d'autres préposés, et sa responsabilité relative à l'exécution des obligations contractuelles contractées par lui-même ou par le capitaine, notamment la responsabilité relative à l'exécution des conventions de transport;
- la limitation générale globale de la responsabilité du propriétaire du navire sur la base du tonnage du navire (*tonnage limitation*), qui est réglementée dans la Convention LLMC et dans la Convention CLNI;
- les règles de procédure concernant la limitation générale de responsabilité précitée;
- les règles particulières – de droit privé – relatives à la responsabilité du propriétaire du navire et la limitation de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures, par les hydrocarbures de soute et par les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui reposent en grande partie sur la Convention CLC, la Convention Fonds, la Convention hydrocarbures de soute, la Convention SNPD et la Convention nucléaire.

Les règles de droit privé en la matière sont rassemblées de manière claire dans le livre 3 de l'ébauche de Code belge de la navigation. Les règles de droit public pertinentes en la matière (par exemple les règles sur l'assurance obligatoire) figurent au livre 2 de l'ébauche.

La limitation de responsabilité en matière de navigation intérieure, actuellement en grande partie réglementée par un arrêté d'exécution distinct, est également intégrée dans le Code belge de la navigation. Comme indiqué, le choix s'est porté à cet égard sur un renvoi à la Convention CLNI.

4.4. Quelques aspects secondaires de la responsabilité du propriétaire du navire sont traités ailleurs dans l'ébauche de Code belge de la navigation. Cela concerne notamment la responsabilité personnelle du capitaine et de l'équipage⁶ et l'identification du transporteur⁷.

4.5. Le nouveau régime légal de la responsabilité du propriétaire du navire aurait pu également, dans la mesure où il s'agit d'une *co*-obligation du propriétaire avec d'autres parties responsables principales, et remplissant une fonction de sûreté, être repris à la fin du Code. Dans la proposition de nouvelle codification allemande, le régime de limitation de la responsabilité est repris tout à la fin⁸. Pour que l'ébauche de Code belge de la navigation demeure reconnaissable, le choix a été fait d'intégrer la réglementation en la matière à la place qu'elle occupe dans l'articulation de l'actuelle Loi Maritime⁹.

⁴ Voir déjà Livre bleu 1, 242, n° 1.266.

⁵ Voir *infra*, n° 4.67 et 4.86 et ss.

⁶ Voir Livre bleu 5.

⁷ Voir Livre bleu 6.

⁸ Voir déjà Livre bleu 1, 204-205, n° 1.251.

⁹ Voir déjà Livre bleu 1, 240, n° 1.263-1.264 et 242, n° 1.266.

4.6. Le chapitre « Agence maritime » du Titre « Armateurs » est présenté dans le Livre bleu 7.

4.7. Le présent Livre bleu ne traite pas de la réglementation légale relative à l'enlèvement des épaves et cargaisons sur les voies d'eau. Celle-ci est examinée dans le cadre de la préparation du livre 2 de l'ébauche de Code belge de la navigation. Elle concerne en effet essentiellement la relation de droit public entre les propriétaires des navires et des cargaisons et les administrations publiques. Le régime en question est même sanctionné pénalement. Certes, il comporte une composante de responsabilité particulière mais celle-ci peut difficilement être séparée de la partie de l'ouvrage consacrée au droit public. Cela vaut d'ailleurs aussi bien pour la loi belge existante sur les épaves du 11 avril 1989 que pour la convention internationale de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves. Dans ladite convention, la composante de droit privé est manifestement subordonnée. Dans le cadre des réserves relatives à l'enlèvement des épaves, dans le contexte de la Convention LLMC et de la Convention CLNI, une proposition sera formulée à l'occasion de l'élaboration des règles de droit public¹⁰.

4.8. On ne trouvera pas non plus ici évoquées les règles de responsabilité reprises dans la LPMM. La relation entre la LPMM et le Code belge de la navigation sera également examinée à l'occasion de la préparation du volet de droit public de l'ébauche.

¹⁰ Voir cependant déjà ici, *infra*, n°4.521 et 4.639.

2. NOTIONS DE BASE

A. RÉGLEMENTATION ACTUELLE

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

4.9. En vue de l'élaboration du nouveau régime légal de l'armement, une attention particulière doit être portée à la signification des termes propriétaire du navire et armateur.

La Loi Maritime belge ne contient pas de définition générale de ces notions.

4.10. À l'article 54 de la Loi Maritime, qui fait partie du Titre II traitant « Des propriétaires de navires et des équipages », il est cependant disposé ce qui suit:

Il faut entendre les termes " propriétaires du navire " et " assistant " dans le sens qu'ils ont à l'article 1er, 2° et 3° de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976..

Comme exposé ci-après, cette disposition apporte davantage de confusion que de clarté¹¹. Nous reviendrons plus loin sur la définition plus large donnée par la Convention LLMC¹².

4.11. Le terme « armateur » n'est présent dans la Loi Maritime qu'à l'article 56, qui s'énonce comme suit:

L'armateur qui est copropriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

Le mot « armement » apparaît – sans autre éclaircissement toutefois – à l'article 72 de la Loi Maritime, qui dispose que:

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

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

4.12. Les notions de propriétaire du navire et armateur jouent un rôle central en droit maritime et doivent dès lors être clairement définies dans le Code belge de la navigation. Une description précise est d'autant plus importante que les significations divergentes y sont attribuées dans les pays voisins notamment et qu'une confusion est dès lors possible. Comme on le verra plus loin, le souhait a également été de définir dans le contexte du Code de la navigation la notion nouvelle d'utilisateur du navire.

¹¹ Voir *infra*, n° 4.13.

¹² Voir *infra*, n°4.20 et 4.38.

4.13. Il convient avant tout de faire remarquer que la terminologie de la Loi Maritime en la matière est source de confusion¹³.

L'article 54 précité, qui dispose que la notion de propriétaire du navire doit être comprise au sens que ce terme recouvre dans la Convention LLMC, est imprudent. Pour l'application de l'article 46 régissant la responsabilité du propriétaire du navire, qui joue un rôle central et dès lors fait l'objet ci-après d'une discussion approfondie¹⁴, le terme de propriétaire du navire est en effet compris dans un sens bien plus étroit que dans la Convention LLMC¹⁵. En outre, l'article 54 présente le même défaut sur le plan de la technique juridique puisqu'il n'apparaît pas clairement quelles sont les parties ou les dispositions de la Loi Maritime pour lesquelles la définition proposée s'applique précisément¹⁶.

L'article 56 précité de la Loi Maritime constitue également une source possible de confusion. Selon ces dispositions légales, l'armateur est le gérant du navire, mandaté par le propriétaire ou par le copropriétaire dudit navire (dans ce deuxième cas, dans l'ébauche de Code belge de la navigation, il est désigné comme « gérant quirataire » voir art. 4.9). L'« armateur » est un mandataire, également appelé « directeur-gérant » par Jacobs¹⁷, qui a en charge la gestion journalière du navire et qui, en cette qualité, peut, conformément à l'article en question, comparaître en justice. La figure de l'armateur de l'article 56 de la Loi Maritime peut paraître présenter dans cette perspective une certaine parenté avec celle de l'actuel *ship manager*¹⁸. Cependant, dans le langage maritime courant mais aussi dans celui du droit maritime, l'armateur n'est pas un mandataire mais simplement une entreprise qui, en son propre nom et pour son propre compte, exploite un navire; le plus souvent il s'agit d'un affréteur coque nue¹⁹.

Le fait que la Loi Maritime belge ignore en fait la figure de l'armateur non propriétaire avait déjà frappé il y a plus d'un siècle, la doctrine française²⁰.

4.14. D'autres lois belges s'accordent mieux à la terminologie habituelle de la gestion de navires.

La notion d'armateur a ainsi été définie de façon spécifique dans les différentes lois sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires.

Dans la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la marine marchande de 2007, la notion est décrite comme

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

¹³ Par souci d'exhaustivité, il convient de mentionner que la notion de « reder », en tant qu'équivalent de l'« armateur », figurait précédemment à l'art. 47, § II de la Loi Maritime telle qu'elle avait été introduite par la loi du 28 novembre 1928 « ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 » (MB 11 janvier 1929). La disposition octroyait le droit à la limitation de responsabilité au « propriétaire », à l'« affréteur » et à l'« armateur » (reder) (voir Smeesters-Winkelmolen I, 182-184, n° 126 et aussi *infra*, n° 4.19 à propos de la convention sur la limitation de responsabilité de 1924)

¹⁴ Voir *infra*, n° 4.172 et ss.

¹⁵ Voir en particulier *infra*, n° 4.189.

¹⁶ Comp. cependant Stevens Bva, 54, n° 117.

¹⁷ Jacobs I, 117, n° 93.

¹⁸ Voir *infra*, n° 4.38.

¹⁹ Voir cependant *infra*, n° 4.38 à propos de la version française de la Convention LLMC.

²⁰ Voir Feldmann, A., *Notes et questions de droit maritime*, Paris, Sirey, 1906, 4-5, n° 4.

Dans l'Exposé des Motifs, il a explicitement été précisé qu'il ressort de cette définition que le droit de propriété sur un navire n'est pas une condition essentielle pour être armateur²¹.

C'est à peu près la même définition que l'on retrouve dans la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la navigation intérieure de 1936:

Toute personne physique ou morale qui exploite un bateau, quel que soit le titre juridique qu'elle possède sur celui-ci (art. 1, 2°).

Lors de la préparation de la loi portant réglementation du contrat d'engagement pour la navigation intérieure de 1936, il a été précisé que le batelier qui est propriétaire du bateau qu'il exploite et qu'il conduit lui-même, doit être considéré comme armateur²². Le législateur néerlandais estime que le terme armateur n'est pas approprié dans la navigation intérieure²³. En Belgique, cet usage repose de toute façon sur des antécédents.

La loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime de 2003 définit l'armateur comme

Toute personne physique ou morale, quels que soient sa dénomination ou le droit national en vertu duquel elle a été créée, qui exploite un ou plusieurs navires de pêche sous pavillon belge (art. 2, 2°).

Les différentes définitions reprises dans les lois portant réglementation des contrats d'engagement maritimes ont en commun qu'elles considèrent l'armateur comme l'exploitant du navire, qu'il en soit propriétaire ou non.

On peut trouver encore un autre exemple dans l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande:

2° « armateur de la marine marchande »: toute personne physique ou morale qui exploite, charge, gère ou arme un navire sous pavillon belge, quel que soit le titre juridique qu'il possède sur ce navire, ainsi que toute société visée à l'article 2quater du présent arrêté-loi²⁴;

Cette conception de la notion d'armateur est en vérité un raffinement de la situation sous l'Ordonnance française de la Marine de 1681, dans laquelle – également dans la terminologie de l'Ordonnance – il n'était pratiquement pas ou pas du tout fait de différence entre le propriétaire du navire et l'armateur, pour la simple raison que le propriétaire était presque toujours l'exploitant lui-même²⁵.

4.15. Les définitions légales précitées des lois portant réglementation des contrats d'engagement maritimes rejoignent en tous les cas la signification de la notion d'armateur dans le langage commun néerlandais.

Van Dale, par exemple, définit l'armateur comme:

iem. die een schip of schepen uitrust of helpt uitrusten en in de vaart brengt, deelgenoot in een scheepvaartonderneming.

²¹ *Doc. Parl. Chambre*, 2006-07, n° 3067/001, 35.

²² *Doc. Parl. Chambre*, 1933-34, n° 211, 3.

²³ Voir *infra*, n° 4.30.

²⁴ MB 17 février 1945, telle que modifié.

²⁵ Voir *infra*, n° 4.213.

A cet égard, les termes « exploitant de navires » et « armateur de navires » sont repris comme synonymes.

La doctrine belge part également du principe que la notion d'« armement » implique celui qui est en charge de l'exploitation du navire²⁶.

L'explication complémentaire reprise dans le Van Dale « deelgenoot in een scheepvaartonderneming » se réfère vraisemblablement à l'usage, aux Pays-Bas, du terme « rederij » pour désigner une situation de copropriété. En Belgique, la notion d'armement n'est cependant pas usitée dans ce sens²⁷.

4.16. Dans la LPMM la notion de propriétaire de navires est définie comme

Le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant d'un navire (art. 2, 11°).

Cette définition est particulièrement large et ne vaut que pour l'application de la LPMM. Elle n'a pas d'impact sur l'application de la Loi Maritime.

4.17. Par souci d'exhaustivité, il convient encore de mentionner la définition de l'« utilisateur », qui figure dans le décret flamand portant protection du patrimoine nautique, et qui s'énonce comme suit:

4° utilisateur: la personne physique ou morale qui n'est pas le propriétaire, mais peut faire valoir un droit réel ou personnel, notamment le créancier hypothécaire et le détenteur du droit de gage ou de rétention²⁸;

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

4.18. Un certain nombre d'actes réglementaires internationaux et européens contiennent des terminologies spécifiques et leurs définitions. Celles-ci sont à chaque fois adaptée au contenu du règlement en question et, autrement dit, n'ont pas pour objectif de valoir pour l'ensemble du droit de la navigation. Dans certains cas, la notion de propriétaire englobe également les exploitants comme les affrèteurs (coque nue).

Les exemples indiqués ci-après montrent l'impossibilité d'élaborer un ensemble de notions, avec les définitions correspondantes, s'appliquant à l'intégralité du droit de la navigation maritime et intérieure. Ils montrent également que la marge de manoeuvre de l'autorité réglementaire nationale est limitée.

4.19. Il convient tout d'abord de rappeler que la Convention de limitation de la responsabilité de 1924 applicable autrefois en Belgique accordait la possibilité d'une limitation de responsabilité au « propriétaire du navire » (art. 1^{er}, premier alinéa) et à « l'armateur non propriétaire ou l'affrètement principal » (art. 10)²⁹.

4.20. La Convention LLMC actuellement en vigueur dispose que:

²⁶ Suivant par ex. De Smet I, 72, n° 66.

²⁷ Voir *infra*, n° 4.69.

²⁸ Art. 2, 4° décret du Parlement flamand du 29 mars 2002 portant protection du patrimoine nautique (MB 18 mai 2002).

²⁹ Voir aussi *supra*, n° 4.13, note de bas de page concernant l'ancien art. 47, § II Loi Maritime.

The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship (art. 1.2)³⁰.

Dans cette définition, la figure du *ship manager*³¹, encore discutée ci-après, paraît.

La version française de la convention ne correspond pas très bien à la version anglaise:

L'expression "propriétaire de navire" désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

La traduction en néerlandais de Belgique est la suivante:

Onder "scheepseigenaar" wordt verstaan de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.

4.21. En revanche, la Convention CLC reprend la définition suivante:

« Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dans le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie (art. I.3).

4.22. La Convention sur les hydrocarbures de soute contient également les définitions suivantes:

« Propriétaire du navire » désigne le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affréteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire (art. 1.3).

« Propriétaire inscrit » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie (art. 1.4).

4.23. Les rédacteurs de la Convention du travail maritime, 2006 avaient encore adopté une autre approche:

shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. (Art. II.1.))

Version française: armateur désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

³⁰ Pour un commentaire, voir e.a. Stevens Bva, 51 et ss., n° 108 et ss.

³¹ Voir *infra*, n° 4.38.

Dans la version néerlandaise de cette disposition³², le terme « owner » est traduit par « reder » et la définition s'énonce comme suit:

de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.

4.24. La Convention de droit public sur l'immatriculation des navires de 1986 contient pour sa part les définitions suivantes:

*"Owner" or "shipowner" means, unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship;
"Operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned (art. 2).*

Version française: Par "propriétaire" ou "propriétaire de navire" on entend, sauf indication claire en sens contraire, toute personne physique ou morale qui est inscrite au registre des navires de l'Etat d'immatriculation comme étant le propriétaire d'un navire;
Le terme "exploitant" désigne le propriétaire ou l'affrètement coque nue, ou toute autre personne physique ou morale chargée formellement des responsabilités du propriétaire ou de l'affrètement coque nue.

4.25. La Convention sur l'enlèvement des épaves de 2007 contient les descriptions de notions suivantes:

"Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company (art. 1.8).

Version française: « Propriétaire inscrit » désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie.

"Operator of the ship" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended (art. 1.9).

Version française: « Exploitant du navire » désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité, tel que modifié.

³² Trb., 2007, n° 93.

4.26. Dans le cadre du chapitre IX de l'annexe à la Convention SOLAS sur le “Management for the safe operation of ships”, la notion centrale de “Compagnie” est utilisée:

Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant, ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité (Regulation 1).

Le Code ISM fait usage d'une définition à peu près semblable (art. 1.1.2).

Le chapitre XI-2 de l'annexe à la Convention SOLAS sur les « Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime » (Regulation 1) et le Code ISPS (Part A, art. 2.4) ont également recours à cette définition.

4.27. Un exemple européen se trouve dans la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes³³, qui contient la définition suivante:

« propriétaire du navire », le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire (art. 3, a).

Il convient de remarquer que les définitions de la Convention LLMC et de la directive 2009/20/CE présentent une différence: le premier acte utilise la conjonction « et » si bien que le « shipowner » comprend aussi bien le propriétaire que l'exploitant, alors que la directive emploie la conjonction « ou » qui semble indiquer une alternative. Une fois encore, cela s'explique par la portée des dispositions matérielles de ces réglementations.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

4.28. Dans les législations étrangères, on rencontre des descriptions divergentes de la notion.

Présentée d'une façon simplifiée, la notion d'armateur y est employée dans deux significations différentes: celle d'exploitant et celle de propriétaire. L'aperçu ci-après est articulé suivant cette dichotomie.

4.29. Dans la législation de pays ayant une tradition de droit civiliste, la notion d'armateur indique souvent l'exploitant ou l'usager d'un navire, indépendamment de la situation de propriété. En cas d'affrètement coque nue ou de formule comparable d'exploitation, la notion d'armateur se réfère à l'affréteur coque nue ou à l'exploitant et non pas au propriétaire. Les affréteurs à temps et au voyage ne sont, en règle générale, pas considérés comme des armateurs.

Les lois portant réglementation des contrats d'engagement maritimes³⁴ auxquelles il est fait référence ci-dessus, correspondent à cette tradition qui, comme nous venons de le voir, s'assimile également au langage courant néerlandais³⁵.

Les dispositions suivantes de la loi française n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes constituent un autre exemple de cette approche³⁶:

³³ Sur cette directive, voir *infra*, n° 4.426.

³⁴ Voir *supra*, n° 4.14.

³⁵ Voir *supra*, n° 4.15.

Article 1

L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

Article 2

Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

En cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

Jusqu'en 2010, le *Code du travail maritime* français stipulait:

Est considéré comme armateur, pour l'application de la présente loi, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé (art. 2).

Le *Codice della Navigazione* offre une illustration comparable:

Articolo 265 - Dichiarazione di armatore.

Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.

[...]

La notion essentielle d' « exercice » est définie comme suit dans la doctrine:

Esercizio si può definire come quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave o dell'aeromobile in base alla destinazione ad essa propria, rivolta al conseguimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente ed accompagnata dall'incidenza del rischio³⁷.

Lorsque la déclaration visée à l'article 265 n'est pas déposée, le propriétaire du navire est présumé agir comme armateur:

Articolo 272 - Presunzione di armatore.

In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria³⁸.

Il faut noter que cette conception de la notion d'armateur se rattache à la figure du droit romain de l'*exercitor navis*, qui était distincte de celle du *dominus*³⁹.

³⁶ Comme dans les autres Livres bleus, on ne traitera pas ici des dispositions coordonnées du nouveau *Code des transports*. Pour une évaluation générale, voir Miribel, S., "La codification du droit des transports dans le domaine maritime: les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes ?", *DMF* 2011, 182-186.

³⁷ Comp. Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 293, n° 195.

³⁸ Voir aussi Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 298, n° 197.

³⁹ Voir Athanassopoulou, 66 et 74 ; voir notamment. Dig. XIV.1.15:

Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum.

Sur www.admiraltylawguide.com, ce passage est traduit comme suit:

When we make use of the word "exercitor," we understand by it the party into whose hands all receipts and payments come, whether he is the owner of the ship, or whether he has leased it from the owner for a fixed amount for a certain time, or permanently.

Elle se retrouve également en Suisse, dont la *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953* dispose:

Art. 45

1 Est armateur la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufruitier, soit à titre de locataire, tient le navire en sa possession et contrôle son exploitation.

2 L'armateur arme, équipe et approvisionne le navire. Il nomme et révoque le capitaine; sous réserve des dispositions légales relatives aux droits et aux obligations du capitaine, les attributions de ce dernier sont fixées librement par l'armateur.

Dans plusieurs codifications plus récentes provenant d'autres pays, la différence entre le propriétaire et l'armateur est résolue de façon analogue.

C'est ainsi que la notion d'« armateur » dans le droit norvégien a également trait au propriétaire ou à l'affrèteur coque nue. Dans la traduction officielle courante en langue anglaise du code maritime norvégien de 1994⁴⁰, il est en effet mentionné ce qui suit:

Throughout the translation, the Norwegian term "reder" has been used when the original utilizes this term or the term "rederi." There is no equivalent English term. The "reder" is the person (or company) that runs the vessel for his or her own account, typically the owner or the demise charterer. Time charterers and voyage charterers are not considered "reders".

Le *Proyecto de Ley General de Navegación Marítima* espagnol de 2006 emploie, à côté des termes « armador » et « propietario », également la notion de « naviero »:

Artículo 195. Concepto de armador y de naviero.

1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

2. Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

3. En el caso de condominio naval, recaerá la condición de armador en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador⁴¹.

Le *Código de Comercio* chilien – qui, il y a plus d'un siècle, avait été salué comme un modèle international en la matière⁴² – contient les dispositions suivantes, plus ou moins analogues:

Art. 882

Armador o naviero es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.

Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba en contrario.

Operador es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.

Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos.

⁴⁰ <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>.

⁴¹ Comp., concernant le droit espagnol en vigueur, Arroyo, 271 e.s.

⁴² Feldmann, A., *Notes et questions de droit maritime*, Paris, Sirey, 1906, 9, n° 11.

Art. 883

La persona natural o jurídica que asuma la explotación de una nave, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula. Esta declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro de Matrícula. Cuando cese en esa calidad, deberá solicitar la cancelación de dicha anotación. En su defecto, dichas declaraciones las hará el propietario de la nave.

Si no se hiciera tal declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.

Pour terminer, citons encore l'exemple de la Ley 55 du Panama du 6 août 2008 « Del Comercio Marítimo » :

Artículo 2

Para los efectos de la presente Ley, los siguientes términos se entenderán así:

1. Propietario. *Persona que detenta el derecho real de dominio de la nave y, por tanto, puede enajenarla, usarla y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida.*

2. Operador. *Persona natural o jurídica que, en virtud de un contrato, asume la administración de la nave en nombre del propietario, que tiene la responsabilidad del aseguramiento técnico de la nave y sus deberes incluyen poner a la nave en condiciones de navegabilidad, abasteciéndola adecuadamente y supervisando los estándares técnicos, lo que incluye mantener a la nave en óptimo estado mecánico, y el deber de contratar los seguros marítimos que sean necesarios.*

En algunas situaciones, tendrá a su cargo la dotación de la nave.

4.30. Dans un autre groupe, apparemment nettement plus restreint, de pays, la notion d'armateur renvoie simplement et exclusivement au propriétaire du navire. L'exploitant y est désigné par un autre terme.

La définition suivante du Handelsgesetzbuch allemand présente un exemple frappant de cette conception :

§ 484

Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes.

Il est ici fait une distinction entre le « Reeder » et le « Ausrüster », c'est-à-dire l'exploitant qui n'est pas propriétaire. En général, il s'agit de l'affrètement coque nue mais d'autres exploitants, que ce soit sur une base de location, de prêt, d'usufruit ou même de vol, entrent également en ligne de compte. Un affrètement à temps avec une *employment clause* et un affrètement au voyage ne suffisent pas⁴³.

L'emploi des termes distincts « Reeder » et « Ausrüster » a amené les juristes allemands à utiliser une troisième notion – mais qui n'est pas mentionnée dans la loi – celle de « Schiffseigentümer », qui désigne le propriétaire lorsque le navire est exploité par un « Ausrüster »⁴⁴. Le terme « Reeder » n'est pas employé dans le domaine de l'affrètement fluvial⁴⁵.

Dans l'ébauche de nouveau code maritime allemand de 2009, cette terminologie a en fait été maintenue :

⁴³ Voir aussi *infra*, n° 4.43. L'*employment clause* régit la position du capitaine vis-à-vis de l'affrètement à temps, ce dernier pouvant donner des instructions au capitaine au sujet de l'exploitation du navire.

⁴⁴ Voir à ce sujet Athanassopoulou, 96 et ss.

⁴⁵ Rabe, 55, n° 4.

§ 476 Reeder

Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.

§ 477 Ausrüster

(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

(3) Der Reeder kann sich einem Dritten gegenüber auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses nur berufen, wenn er diesem den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

A cet égard, la précision suivante a été fournie:

Die vorgeschlagene Vorschrift hält an der bisherigen Definition des Reeders als Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes fest und entspricht damit inhaltlich § 484 HGB. Ein Bedürfnis dafür, die Definition zu ändern, wurde in der Sachverständigenrunde nicht gesehen. Insbesondere wurde kein Bedürfnis dafür gesehen, auf die Anknüpfung des Reederbegriffs an das Eigentum am Schiff als Betriebsanlage zu verzichten und stattdessen lediglich darauf abzustellen, wer das Schiff betreibt. Gegen eine solche Abkehr von der bisherigen Definition spricht nicht nur ein fehlendes sachliches Bedürfnis, sondern auch der Umstand, dass sich der Eigentümer anhand der IMO-Identifikationsnummer des Schiffes zuverlässig ermitteln lässt⁴⁶.

L'affrètement à temps n'est pas considéré comme un « Ausrüster »:

Da der Zeitcharterer, wie sich aus § 540 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen⁴⁷.

Dans le projet final de 2011, les nouvelles dispositions proposées ne sont pas fondamentalement modifiées. Elles s'énoncent comme suit:

§ 476 Reeder

Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.

§ 477 Ausrüster

(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

(3) Der Eigentümer eines Schiffes kann sich einem Dritten gegenüber nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

Le commentaire correspondant est le suivant:

Die Begriffsbestimmungen für die genannten Personen sollen im Interesse der Rechtssicherheit im Wesentlichen beibehalten werden. Ein erheblicher Modernisierungsbedarf ist insoweit nicht ersichtlich. Insbesondere soll auch nach dem Entwurf der Begriff „Reeder“ weiterhin an das Eigentum am Schiff anknüpfen. Denn angesichts der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft ist das Eigentum für Außenstehende leichter feststellbar als die Tatsache, dass eine Person bloßer Betreiber eines Schiffes ist. Betreibt der Eigentümer das Schiff nicht, so hat er die Möglichkeit, das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses offenzulegen; benennt er den Ausrüster einem Dritten gegenüber trotz Bestehens

⁴⁶ Abschlussbericht der Sachverständigenrunde zur Reform des Seehandelsrechts, www.zererecht.be, www.droitmaritime.be, 88.

⁴⁷ Abschlussbericht der Sachverständigenrunde zur Reform des Seehandelsrechts, www.zererecht.be, www.droitmaritime.be, 89.

eines Ausrüsterverhältnisses nicht, ist der Eigentümer nach dem Entwurf als Reeder anzusehen (§ 477 Absatz 3 HGB-E)⁴⁸.

De manière plus détaillée, les rédacteurs fournissent encore les éclaircissements suivants:

Zu § 476:

Der vorgeschlagene § 476 hält wie der bisherige § 484 HGB daran fest, dass der Reeder der Eigentümer eines Schiffes sein muss. Ein Bedürfnis dafür, auf die Eigentümerstellung zu verzichten und stattdessen lediglich darauf abzustellen, wer das Schiff betreibt, ist nicht ersichtlich. Gegen einen solchen Verzicht spricht auch der Umstand, dass sich der Eigentümer des Schiffes anhand der nach Maßgabe der Resolution A.600 (15) vom 19. November 1987 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vergebenen IMO-Schiffsidentifikationsnummer zuverlässig ermitteln lässt.

Neu im Vergleich mit dem bisherigen § 484 HGB ist die Formulierung „zum Erwerb durch Seefahrt dienenden Schiffes“. Durch die Ersetzung des Wortes „dienenden“ durch das Wort „betriebenen“ soll berücksichtigt werden, dass auch in § 477 Absatz 1 HGB-E das Wort „betreiben“ verwendet wird. Zu den Gründen, die hierfür sprechen, wird auf die Begründung zu § 477 verwiesen.

Zu § 477:

Zu Absatz 1:

Absatz 1 übernimmt mit sprachlichen Änderungen die Regelung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, soweit dieser den Begriff „Ausrüster“ definiert. Nach Absatz 1 ist hierunter derjenige anzusehen, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

Nicht übernommen wird die Formulierung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, wonach nur Ausrüster ist, wer das Schiff „für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, der ausschließlich seinen Weisungen unterworfen ist“. Die Formulierung wird durch das Wort „betreibt“ ersetzt, da dieses inhaltlich umfassender und besser geeignet ist, den eigenen wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes durch den Ausrüster hervorzuheben. Die neue Formulierung hat außerdem den Vorzug, dass auch derjenige unter den Ausrüsterbegriff fällt, der einen „Vertragsreeder“ damit beauftragt, die Bemannung im eigenen Namen durchzuführen, und aus diesem Grund nicht Arbeitgeber des Kapitäns und diesem gegenüber unmittelbar weisungsbefugt ist.

Nicht unter den Begriff des „Ausrüsters“ fällt der Zeitcharterer. Da der Zeitcharterer, wie sich aus den §§ 557, 560 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, wonach der Ausrüster im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 ist ohne Vorbild im geltenden Recht. Er normiert eine Obliegenheit des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses und hat zur Folge, dass der Eigentümer eines Schiffes einem Dritten gegenüber auch dann als Reeder im Sinne von § 476 HGB-E angesehen werden kann, wenn er

⁴⁸ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz du 5 mai 2011, www.zecrecht.be, www.droitmaritime.be, 79.

das Schiff nicht selbst zum Erwerb durch Seefahrt betreibt. Voraussetzung ist allerdings, dass das Schiff überhaupt zum Erwerb durch Seefahrt betrieben wird und der Eigentümer des Schiffes davon absieht, den Namen und die Anschrift desjenigen, der das Schiff tatsächlich zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, zu benennen. Durch diese Regelung soll insbesondere im Bereich der deliktischen Haftung die Ermittlung der Identität des Schuldners für den Geschädigten erleichtert werden⁴⁹.

Le choix des auteurs du projet allemand suscite cependant un certain étonnement, étant donné que la doctrine allemande considère depuis longtemps déjà l'identification du « Reeder » avec le propriétaire du navire comme dépassée, et indique qu'elle se rattache à une conception juridique issue du Moyen Âge⁵⁰.

Aux Pays-Bas, dans le Livre 8 NBW, il est spécifié:

Artikel 10

In dit wetboek wordt onder reder verstaan de eigenaar van een zeeschip.

Le propriétaire d'un bateau d'intérieur n'est pas considéré comme un armateur dans le code⁵¹.

Il sied de remarquer que les Pays-Bas ont fondamentalement adapté leur terminologie légale lors de l'introduction du Livre 8 NBW. Auparavant, la notion d'armateur n'indiquait pas le propriétaire mais bien l'exploitant. Sous le Code de Commerce, l'armateur était effectivement.

hij, die een schip gebruikt tot de vaart ter zee en het daartoe of zelf voert of door een kapitein, die in zijn dienst staat, doet voeren (art. 320).

La nouvelle description a ainsi effectué une rupture radicale et doit être vue avec comme arrière-pensée intentionnelle le remplacement de l'armateur (à l'ancienne) par le propriétaire de navires comme débiteur maritime central et l'accentuation légale de la fonction du navire comme objet de recours⁵².

4.31. Dans l'interprétation actuelle allemande et néerlandaise, la notion d'armement est employée dans la législation pour désigner la copropriété du navire (en néerlandais « rederij », en allemand « Partenreederei »), même si, dans ces pays, cette terminologie dévie du langage courant. Rabe ne laisse aucun doute à ce sujet:

Der Sprachgebrauch des täglichen Lebens stimmt ebenfalls mit der rechtlichen Begriffen nicht mehr überein. Als "Reeder" wird meist die einzelne Unternehmerpersönlichkeit verstanden ohne Rücksicht darauf, welcher Unternehmensform sie sich bedient und ob sie Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes oder leitender Angestellter eines Unternehmens ist, welches das Reedereigeschäft betreibt. Unter "Reederei" wird im täglichen Sprachgebrauch jede Art des Zusammenschlusses derartiger Unternehmer sowie jede jurPers bezeichnet, die nach dem Ges Reeder ist. Das Ges versteht dagegen unter Reederei nur die Partenreederei⁵³.

⁴⁹ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz du 5 mai 2011, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 111-112.

⁵⁰ Voir en partic. Athanassopoulou, 59 et ss. et en partic. 59, 205 surtout, et aussi 73, et les renvois y figurant; voir aussi le commentaire de Rabe au point ci-après.

⁵¹ Voir e.a. Cleton, 80.

⁵² Voir en particulier Japikse 59-61, n° 115-118 et en outre, concernant la responsabilité du propriétaire de navires en droit néerlandais, en détail *infra*, n° 4.246 et ss.

⁵³ Rabe, 55, n° 3.

En Belgique, la notion d'armement n'est reprise d'une telle façon restrictive ni dans la législation ni dans le langage courant. Lorsque l'on veut désigner la situation de copropriété, l'on se contente d'employer les termes de copropriété de navires et propriété quirataire. Cela provient du fait que la Belgique considère la copropriété de navires plutôt comme une situation de droit des biens que comme une relation d'entrepreneurs⁵⁴. En Allemagne et aux Pays-Bas, l'accent est mis sur l'objectif commun d'exploitation et sur la collaboration dans cette perspective entre les copropriétaires⁵⁵.

4.32. En droit anglais, la notion de « ship owner » est souvent employée dans une signification qui est plus large que celle d'un propriétaire enregistré et qui comprend, entre autres, également l'affréteur coque nue, qui, quant à lui, peut être désigné comme « temporary owner », « owner pro hac vice » ou « disponent owner ». Cette dernière notion est également employée dans la pratique pour désigner toute partie qui affrète un navire, également lorsqu'il s'agit d'un affréteur à temps⁵⁶. Dans le droit maritime anglo-saxon, on emploie également le terme « beneficial owner », pour désigner celui qui exerce, éventuellement derrière un montage de sociétés, le contrôle final sur le navire⁵⁷. Il est typique de constater que les traités de droit maritime anglo-saxons ne contiennent rien ou quasi rien à propos de tentatives d'abstraction ou de constitution de théories autour de la terminologie appropriée⁵⁸.

⁵⁴ Voir à ce sujet *infra*, n° 4.67 et 4.86 et ss.

⁵⁵ Voir par ex. Molengraaff, W.L.P.A., *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche handelsrecht*, II, Haarlem, Erven F. Bohn, 1917, 510:

Reederij is zoowel de overeenkomst tusschen medeëigenaren van een schip om dit ten gemeenen bate te gebruiken, als de daarop gegronde vereniging.

⁵⁶ Force, R., Yiannopoulos, A.N. et Davies, M., *Admiralty and Maritime Law: Practitioner's Edition*, Washington D.C., Beard Books, 326-327.

⁵⁷ Voir par ex. Berlingieri, 278-280, n° 9.43-9.46 et 280-281, n° 9.49; Tetley IMAAL, 125 (avec une nuance entre « bareboat charter » et « charter by demise »); Tetley MLaC, 573 ; pour quelques notations intéressantes de droit comparé, voir Tamberlin, B., « An Outline Review of Overseas Admiralty Practice », http://www.fedcourt.gov.au/how/admiralty_papersandpublications02.html.

⁵⁸ Le fournisseur anglais d'informations maritimes IHS Fairplay donne sur son site web l'aperçu suivant de la terminologie courante:

IHS Fairplay identify the following roles in respect to a vessels Ownership/Management. It should be noted that the same company may perform more than one role on a ship.

1. Document of Compliance (DOC) Company - *the owner of the ship or any other organisation or person such as the manager or bareboat charterer who has assumed the responsibility for the technical operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the ISM Code.*

A documented company on both DOC and SMC Certificates issued by flag Administrations; but the information for which is also available from the Responsible Organisations, such as Classification Societies, who may undertake the audits.

In most cases the DOC Company will be responsible for the Technical Management of the ship

2. Registered Owner - *The legal title of ownership of the vessel that appears on the ship's registration documents. It may be an Owner/Manager or a wholly-owned subsidiary in a larger shipping group; or a bank or one-ship company vehicle set up by the bank; or of course, it may be a "brass-plate" company created on paper to legally own a ship and possibly to limit liability for the "real" owners and/or benefit from off-shore tax laws. It may anyway be a legal-requirement of the flag-state with whom the ship is registered for the legal owner to be a company registered in that country.*

3. Shipmanager/Commercial Manager - *The company designated by the ship owner or charterer to be responsible for the day to day commercial running of the ship and the best contact for the ship regarding commercial matters. Including post fixture responsibilities, such as laytime, demurrage, insurance and charter clauses. This company may be an owner related company, or a third-party manager, whose purpose is primarily the management of ships for their ship-owning clients. N.B. Many ships today are owned by banks or finance/leasing companies who have no operational involvement whatever. In practice the lessee companies, referred to as 'Disponent Owners' or one of their subsidiary companies, may appear as the Manager of the ship.*

4. Technical Manager - *The company designated by the ship owner or operator or ship manager to be specifically responsible for the technical operation and technical superintendancy of a ship. This company may also be responsible for purchases regarding the fleet, such as repairs, spares, re-engining, surveys, dry-docking, etc.*

In the majority of cases the DOC Company will also be responsible for the Technical Management of the ship.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

4.33. À la lumière des éléments qui précèdent, une première conclusion provisoire est que les notions de propriétaire du navire et d'armateur sont généralement comprises dans leur acception belge, comme visant respectivement le titulaire enregistré du droit de propriété sur le navire, et l'exploitant de ce navire. La Loi Maritime n'est cependant pas très claire à ce sujet. Il convient également de tenir compte de la terminologie et des définitions spécifiques figurant dans les instruments réglementaires internationaux et européens. En outre, d'autres pays semblent avoir compris la notion d'armateur comme désignant le propriétaire du navire.

4.34. Durant la première consultation dans le cadre du *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*⁵⁹ (ci-après: « Groenboek »), aucune demande n'a été enregistrée visant à abandonner l'interprétation belge courante. De même, lors de l'enquête ci-après, aucune demande n'a été exprimée dans ce sens.

4.35. Au vu du manque de clarté de la Loi Maritime, il est à tous égards souhaitable d'utiliser dans le Code belge de la navigation une terminologie plus harmonisée et plus cohérente et d'y reprendre les définitions nécessaires des notions essentielles. Ce dernier élément constitue d'ailleurs, dans le cadre du projet de révision, une démarche de technique législative générale⁶⁰.

4.36. Une description mûrement réfléchie des notions de propriétaire du navire et d'armateur est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit de figures juridiques essentielles. La réglementation proposée

5. Operator - *The company responsible for the commercial decisions concerning the employment of a ship and therefore who decides how and where that asset is employed. The direct beneficiary of the profits from the operations of the ship, this company may also be responsible for purchasing decisions on bunkers and port services. A medium to long-term time or bareboat charterer is considered to be the operator of the ship. Companies heading operator pools are Operators of the ships in the pool. N.B. In the absence of an authoritative source for the Operator of the ship, the Commercial Ship Manager will be used as a default until the identity of the Operator is substantiated.*

Many ships today are owned by banks or finance/leasing companies who have no operational involvement whatever. In practice the lessee companies, referred to as 'Disponent Owners' may appear as the Operator of the ship.

6. Bareboat/Demise Charterer – *The company identified on the charter-party who charters the ship on a bareboat or demise charter. In this the charterer assumes control over all operations, costs and responsibilities associated with the vessel for an agreed period of time. The charterer becomes or appoints the shipmanager and may also have the right to sub-charter the vessel.*

It is increasingly common for ships to be in parallel registry during the period of a bareboat charter. In this case, the ship is transferred by the bareboat charterer to a new operational flag, while the ownership of the ship (Registered Owner) continues under the original Registry. None of the legal or financial responsibilities of the Registered Owner are transferred to the bareboat charterer during the period of charter.

N.B. In Demise Charter agreements, if negotiated at the beginning of charter agreement, the charterer may have the option to purchase the vessel at the end of the charter period.

In Time Charter Party agreements, the charterer may only assume responsibility for operations, routing and cargo, while technical, crewing etc. remain with the owner.

7. Group Beneficial Owner – *This is the parent company of the Registered Owner, or the Disponent Owner if the ship is owned by a bank. It is the controlling interest behind its fleet and the ultimate beneficiary from the ownership. A Group Beneficial Owner may or may not directly own ships itself as a Registered Owner. It may be the Manager of its fleet, which is in turn owned by subsidiary companies. Its ships may also be managed by a 3rd party under contract.*

8. Group Operated Fleet – *For companies identified as Group Beneficial Owners, IHS Fairplay can identify the total operational fleet. This Group Operated Fleet includes all the ships in the fleet operated by the group, including both their owned vessels and chartered in ships.*

Source: <http://www.ihsfairplay.com/About/Definitions/definitions.html> (les passages qui ne sont pas en italiques sont en gras ou en italiques dans l'original).

⁵⁹ Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; sur le Groenboek, voir Livre bleu 1, 28-29, n° 1.4.

⁶⁰ Voir Livre bleu 1, 178-179, n° 1.211-1.216.

dans le présent Livre bleu s'agissant de la responsabilité du propriétaire du navire et de l'armateur constitue assurément un élément central du nouveau droit de la navigation maritime et intérieure. Comme exposé ci-après⁶¹, lors de l'élaboration de cette réglementation, un choix doit se faire entre une centralisation (et/ou une canalisation) de la responsabilité dans le sens de la figure du propriétaire et une centralisation analogue dans le sens de la figure de l'armateur.

4.37. Il convient en outre, dans l'élaboration de l'appareil conceptuel de l'ébauche de Code de la navigation, de tenir compte de la réalité de l'activité nautique actuelle, qui est considérablement plus complexe qu'au XVIIe siècle ou même au XIXe siècle.

Les tentatives de réglementation pour définir la notion d'armateur aux fins de désigner, indépendamment du statut de propriété, le véritable usager ou exploitant du navire, dont quelques exemples ont été relevés ci-dessus, ne livrent pas, dans le contexte de l'entreprise maritime actuelle, un résultat univoque dans tous les cas concrets.

C'est à juste titre qu'il est fait remarquer que les fonctions typiques d'un armement sont aujourd'hui bien souvent réparties entre une diversité d'entreprises, ce qui rend l'identification de l'armateur fort difficile dans la pratique, de sorte que les définitions légales, plausibles à première vue, ne parviennent pas à saisir de façon adéquate la réalité économique très variée⁶².

L'éminent professeur de droit maritime Vialard livre le commentaire éloquent suivant à propos de la législation française déjà citée⁶³:

Dire que l'armateur est l'exploitant du navire est une chose, identifier cet exploitant parmi tous les intervenants en est une autre. La notion d'armateur, telle que nous venons de la présenter, rendue complexe du fait de la dissociation fréquente des qualités de propriétaire et d'exploitant, ne rend cependant pas un compte exact de la réalité. Cette réalité passe par la subdivision des tâches, et par la superposition ou juxtaposition de structures juridiques intermédiaires entre le propriétaire et l'exploitant, entre l'exploitant et ses clients. Cascade de contrats, cascade de structures sociales, rendent délicate l'identification de l'armateur réel. Cascade de contrats, lorsque le navire, financé par une société de crédit-bail (qui en est donc propriétaire), le donne en affrètement coque-nue au crédit-preneur, qui s'empresse de le fréter à temps, l'affréteur à temps décidant à son tour de conclure un affrètement au voyage: qui, alors, est l'armateur? Cascade de structures sociales, lorsqu'une société commerciale décide de créer une filiale spécialisée dans les transports maritimes, qui décide de créer autant de sociétés qu'elle a de navires à exploiter (single ship companies) et d'en confier la gestion à autant de sociétés de ship-management, lesquelles concluent des contrats d'affrètements à temps ordinaire, etc.⁶⁴

Ces considérations ne peuvent cependant pas faire perdre de vue que, dans la réalité économique, dans beaucoup de cas, l'on peut toujours considérer comme armateur soit le propriétaire de navire, soit l'affréteur coque nue. D'autres formes de mise à disposition avec remise de la direction de l'usage et de l'exploitation du navire – la « gestion nautique » – n'ont apparemment qu'une importance marginale; les affréteurs à temps et au voyage, qui interviennent plus comme usagers que comme exploitants, ne sont clairement pas des armateurs du navire, et d'autres parties intervenantes agiront souvent sur instruction, soit du propriétaire, soit de l'affréteur coque nue.

⁶¹ Voir *infra*, n° 4.277.

⁶² L'étude la plus approfondie de la notion d'armateur et son évolution historique est incontestablement à trouver chez Corbier, I., *La notion juridique d'armateur*, Paris, PUF, 1999, 428 p.

⁶³ Voir *supra*, n° 4.29.

⁶⁴ Vialard, 164-165, n° 183.

4.38. La question de savoir si le ship manager⁶⁵ peut être qualifié comme armateur ne peut trouver une réponse générale, dès lors que la nature et l'ampleur des tâches de ce prestataire de services peuvent largement varier, depuis la simple mise à disposition de l'équipage jusqu'à la gestion technique ou à la gestion intégrale du navire. C'est ce que Corbier appelle un « armateur à la carte »⁶⁶.

Comme nous l'avons vu, dans la Convention LLMC, le *manager* est considéré comme une forme du *shipowner*, à côté de l'*owner*, du *charterer* et de l'*operator* du navire⁶⁷. Dans la Convention sur les hydrocarbures de soute, le *ship manager* apparaît également comme un *shipowner*, mais il est placé à côté du *registered owner*, du *bareboat charterer* et de l'*operator*⁶⁸. Dans la version française – également authentique – de la Convention LLMC, le *manager* est assimilé à l'*armateur*, et l'*operator* à l'*armateur-gérant*; dans la traduction néerlandaise publiée en Belgique, le *manager* ne correspond cependant plus à l'armateur mais au « *beheerder* ». Dans la version française authentique de la Convention sur les hydrocarbures de soute, le *manager* est soudain devenu l'*armateur gérant* et l'*operator*, l'*exploitant du navire*. Dans le texte néerlandais, le *manager* reste un « *beheerder* ». Les oscillations terminologiques de la réglementation internationale démontrent déjà qu'il est impossible de répondre simplement par oui par non à la question de savoir si le *ship manager* est un armateur.

Le BIMCO SHIPMAN 2009 Standard Ship Management Agreement⁶⁹ offre une bonne illustration de cette variété de services offerts par des ship managers. Les « ship management services » possibles, à sélectionner par les parties, sont décrits comme suit dans la Partie II de cette convention type:

SECTION 2. SERVICES

4. Technical Management

(only applicable if agreed according to Box 6).

The Managers shall provide technical management which includes, but is not limited to, the following services:

- (a) ensuring that the Vessel complies with the requirements of the law of the Flag State;*
- (b) ensuring compliance with the ISM Code;*
- (c) ensuring compliance with the ISPS Code;*
- (d) providing competent personnel to supervise the maintenance and general efficiency of the Vessel;*
- (e) arranging and supervising dry dockings, repairs, alterations and the maintenance of the Vessel to the standards agreed with the Owners provided that the Managers shall be entitled to incur the necessary expenditure to ensure that the Vessel will comply with all requirements and recommendations of the classification society, and with the law of the Flag State and of the places where the Vessel is required to trade;*
- (f) arranging the supply of necessary stores, spares and lubricating oil;*
- (g) appointing surveyors and technical consultants as the Managers may consider from time to time to be necessary;*
- (h) in accordance with the Owners' instructions, supervising the sale and physical delivery of the Vessel under the sale agreement. However services under this Sub-clause 4(h) shall not include negotiation of the sale agreement or transfer of ownership of the Vessel;*
- (i) arranging for the supply of provisions unless provided by the Owners; and*
- (j) arranging for the sampling and testing of bunkers.*

⁶⁵ Pour une analyse détaillée de cette figure, voir Athanassopoulou, 199 et suiv.

⁶⁶ Corbier, 279.

⁶⁷ Voir *supra*, n° 4.20.

⁶⁸ Voir *supra*, n° 4.22.

⁶⁹ Nous remercions K. Stes, qui préside le BIMCO Documentary Committee, pour la mise à disposition des textes.

5. Crew Management and Crew Insurances

(a) Crew Management

(only applicable if agreed according to Box 7)

The Managers shall provide suitably qualified Crew who shall comply with the requirements of STCW 95. The provision of such crew management services includes, but is not limited to, the following services:

(i) selecting, engaging and providing for the administration of the Crew, including, as applicable, payroll arrangements, pension arrangements, tax, social security contributions and other mandatory dues related to their employment payable in each Crew member's country of domicile;

(ii) ensuring that the applicable requirements of the law of the Flag State in respect of rank, qualification and certification of the Crew and employment regulations, such as Crew's tax and social insurance, are satisfied;

(iii) ensuring that all Crew have passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which they are engaged and are in possession of valid medical certificates issued in accordance with appropriate Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed with the Owners. In the absence of applicable Flag State requirements the medical certificate shall be valid at the time when the respective Crew member arrives on board the Vessel and shall be maintained for the duration of the service on board the Vessel;

(iv) ensuring that the Crew shall have a common working language and a command of the English language of a sufficient standard to enable them to perform their duties safely;

(v) arranging transportation of the Crew, including repatriation;

(vi) training of the Crew;

(vii) conducting union negotiations; and

(viii) if the Managers are the Company, ensuring that the Crew, on joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing.

(ix) if the Managers are not the Company:

(1) ensuring that the Crew, before joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the ISM Code; and

(2) instructing the Crew to obey all reasonable orders of the Company in connection with the operation of the SMS.

(x) Where Managers are not providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management):

(1) ensuring that no person connected to the provision and the performance of the crew management services shall proceed to sea on board the Vessel without the prior consent of the Owners (such consent not to be unreasonably withheld); and

(2) ensuring that in the event that the Owners' drug and alcohol policy requires measures to be taken prior to the Crew joining the Vessel, implementing such measures;

(b) Crew Insurances

(only applicable if Sub-clause 5(a) applies and if agreed according to Box 10)

The Managers shall throughout the period of this Agreement provide the following services:

(i) arranging Crew Insurances in accordance with the best practice of prudent managers of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations. Insurances for any other persons proceeding to sea onboard the Vessel may be separately agreed by the Owners and the Managers (see Box 10);

(ii) ensuring that the Owners are aware of the terms, conditions, exceptions and limits of liability of the insurances in Sub-clause 5(b)(i);

(iii) ensuring that all premiums or calls in respect of the insurances in Sub-clause 5(b)(i) are paid by their due date;

(iv) if obtainable at no additional cost, ensuring that insurances in Sub-clause 5(b)(i) name the Owners as a joint assured with full cover and, unless otherwise agreed, on terms such that Owners shall be under no liability in respect of premiums or calls arising in connection with such insurances.

(v) *providing written evidence, to the reasonable satisfaction of the Owners, of the Managers' compliance with their obligations under Sub-clauses 5(b)(ii), and 5(b)(iii) within a reasonable time of the commencement of this Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the insurances in Sub-clause 5(b)(i).*

6. Commercial Management

(only applicable if agreed according to Box 8).

The Managers shall provide the following services for the Vessel in accordance with the Owners' instructions, which shall include but not be limited to:

(a) seeking and negotiating employment for the Vessel and the conclusion (including the execution thereof) of charter parties or other contracts relating to the employment of the Vessel. If such a contract exceeds the period stated in Box 9, consent thereto in writing shall first be obtained from the Owners;

(b) arranging for the provision of bunker fuels of the quality specified by the Owners as required for the Vessel's trade;

(c) voyage estimating and accounting and calculation of hire, freights, demurrage and/or despatch monies due from or due to the charterers of the Vessel; assisting in the collection of any sums due to the Owners related to the commercial operation of the Vessel in accordance with Clause 11 (Income Collected and Expenses Paid on Behalf of Owners);

If any of the services under Sub-clauses 6(a), 6(b) and 6(c) are to be excluded from the Management Fee, remuneration for these services must be stated in Annex E (Fee Schedule). (See Sub-clause 12(e)).

(d) issuing voyage instructions;

(e) appointing agents;

(f) appointing stevedores; and

(g) arranging surveys associated with the commercial operation of the Vessel.

Dans le cadre de SHIPMAN 2009, le *ship manager* intervient essentiellement comme *agent* (comparable à un mandataire), comme il apparaît de la disposition essentielle suivante précisant la position juridique du *ship manager*:

3. Authority of the Managers

Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement, the Managers shall carry out the Management Services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the Owners. The Managers shall have authority to take such actions as they may from time to time in their absolute discretion consider to be necessary to enable them to perform the Management Services in accordance with sound ship management practice, including but not limited to compliance with all relevant rules and regulations.

BIMCO commente ces dernières dispositions comme suit:

They establish the fundamental principle of SHIPMAN that it is an agency agreement with the managers carrying out the functions specified in the agreement as agents for and on behalf of the owners⁷⁰.

Les droits et obligations des parties sont précisés davantage comme suit dans SHIPMAN 2009:

8. Managers' Obligations

(a) The Managers undertake to use their best endeavours to provide the Management Services as agents for and on behalf of the Owners in accordance with sound ship management practice and to protect and promote the interests of the Owners in all matters relating to the provision of services hereunder.

⁷⁰ *Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98,*
https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/SHIPMAN_2009_Explanatory_Notes.ashx, p. 5.

Provided however, that in the performance of their management responsibilities under this Agreement, the Managers shall be entitled to have regard to their overall responsibility in relation to all vessels as may from time to time be entrusted to their management and in particular, but without prejudice to the generality of the foregoing, the Managers shall be entitled to allocate available supplies, manpower and services in such manner as in the prevailing circumstances the Managers in their absolute discretion consider to be fair and reasonable.

(b) Where the Managers are providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), they shall procure that the requirements of the Flag State are satisfied and they shall agree to be appointed as the Company, assuming the responsibility for the operation of the Vessel and taking over the duties and responsibilities imposed by the ISM Code and the ISPS Code, if applicable.

9. Owners' Obligations

(a) The Owners shall pay all sums due to the Managers punctually in accordance with the terms of this Agreement. In the event of payment after the due date of any outstanding sums the Manager shall be entitled to charge interest at the rate stated in Box 13.

(b) Where the Managers are providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), the Owners shall:

(i) report (or where the Owners are not the registered owners of the Vessel procure that the registered owners report) to the Flag State administration the details of the Managers as the Company as required to comply with the ISM and ISPS Codes;

(ii) procure that any officers and ratings supplied by them or on their behalf comply with the requirements of STCW 95; and

(iii) instruct such officers and ratings to obey all reasonable orders of the Managers (in their capacity as the Company) in connection with the operation of the Managers' safety management system.

(c) Where the Managers are not providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), the Owners shall:

(i) procure that the requirements of the Flag State are satisfied and notify the Managers upon execution of this Agreement of the name and contact details of the organization that will be the Company by completing Box 5;

(ii) if the Company changes at any time during this Agreement, notify the Managers in a timely manner of the name and contact details of the new organization;

(iii) procure that the details of the Company, including any change thereof, are reported to the Flag State administration as required to comply with the ISM and ISPS Codes. The Owners shall advise the Managers in a timely manner when the Flag State administration has approved the Company; and

(iv) unless otherwise agreed, arrange for the supply of provisions, at their own expense.

(d) Where the Managers are providing crew management services in accordance with Sub-clause 5(a) the Owners shall:

(i) inform the Managers prior to ordering the Vessel to any excluded or additional premium area under any of the Owners' Insurances by reason of war risks and/or piracy or like perils and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Managers as a consequence of such orders including, if necessary, the costs of replacing any member of the Crew. Any delays resulting from the negotiation with or replacement of any member of the Crew as a result of the Vessel being ordered to such an area shall be for the Owners' account. Should the Vessel be within an area which becomes an excluded or additional premium area the above provisions relating to cost and delay shall apply;

(ii) agree with the Managers prior to any change of flag of the Vessel and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Managers as a consequence of such change. If

agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 22(e); and

(iii) provide, at no cost to the Managers, in accordance with the requirements of the law of the Flag State, or higher standard, as mutually agreed, adequate Crew accommodation and living standards.

(e) Where the Managers are not the Company, the Owners shall ensure that Crew are properly familiarised with their duties in accordance with the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing.

La doctrine est perplexe s'agissant de la relation entre l'actuel *ship manager* et l'armateur classique.

Lorsque le *ship manager* procure la gestion technique, la qualité d'armateur serait, selon Corbier, partagée entre le *ship manager* et le propriétaire⁷¹.

Au cas où le *ship manager* procure la gestion intégrale, en ce compris la gestion administrative, le *chartering* et le *marketing* du navire, et conclut les contrats d'affrètement, de transport et d'assurance, achète et vend des navires, et/ou s'occupe de la comptabilité de l'armateur, il exploite le navire au nom et pour compte de l'armateur. En pareil cas également, Corbier estime qu'il y a deux armateurs qui interviennent: le propriétaire du navire et le *ship manager*⁷².

Le développement de services de *ship management* qui sont confiés à des entreprises spécialisées a conduit, toujours selon Corbier, à une désagrégation de la fonction d'armateur: « la notion d'armateur se trouve [...] éclatée »⁷³.

Sur un plan strictement juridique, le rôle du *ship manager* se limite généralement à celui d'un prestataire de services, en termes de droit civil, un mandataire qui agit au nom et pour le compte du propriétaire du navire, éventuellement aussi, ou à titre subordonné, un entrepreneur. En principe, le *ship manager* n'intervient pas, par exemple, comme contrepartie dans les contrats de transport⁷⁴. Vis-à-vis des tiers, il agit autrement dit comme un représentant. Dans d'autres pays également, sa position est définie à partir du droit commun en matière de représentation⁷⁵.

Lorsqu'un *ship manager* fournit ce que l'on appelle des *crew management services*, selon la doctrine disponible, le donneur d'ordre du *ship manager* (l'« Owner ») continue d'agir comme employeur. Le donneur d'ordre continue à exploiter le navire et à agir en tant qu'armateur⁷⁶. Pour les *crew management services*, cependant, BIMCO a développé des contrats type distincts, plus détaillés (notamment CREWMAN A et CREWMAN B (Lumpsum) 2009). L'utilisation de CREWMAN B est recommandée dans le cas où le *ship manager* souhaite intervenir lui-même comme commettant et donc comme employeur qui met son propre personnel à disposition de l'armateur. Dans ce cas, Chaumette suggère un double employeur⁷⁷.

Les deux figures juridiques possibles du *ship manager* – *agent* ou mandataire, d'une part, et de l'employeur mettant à disposition un équipage, d'autre part – font qu'il est difficile de lui trouver

⁷¹ Corbier, 281.

⁷² Corbier, 282.

⁷³ Corbier, 291.

⁷⁴ Voir notamment Ndende, M., « Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », *DMF* 2006, (195), 199 ; à comparer avec Chaumette, P., « Marin ou pas marin: comment trancher ? », Note sous Cass. fr., 26 septembre 2007, *DMF* 2008, (17), 18.

⁷⁵ Voir à ce sujet Athanassopoulou, 231 et ss.

⁷⁶ À comparer avec Corbier, 280.

⁷⁷ Chaumette, P., « Marin ou pas marin: comment trancher ? », Note sous Cass. fr., 26 septembre 2007, *DMF* 2008, (17), 18 et *ibid.*, 19 sur la législation française spécifique concernant le *registre international français*.

une place propre, à côté de l'armateur, dans la législation sur le droit maritime. Si l'ébauche de Code belge de la navigation distinguait deux sortes de *ship managers*, cela compliquerait à l'excès la nouvelle réglementation légale. Même avec une telle distinction juridique, la distinction importante quant à la nature matérielle de la mission du *ship manager* continuerait d'être ignorée. Il convient en outre de considérer que les structures d'exploitation dans l'activité nautique et les conventions internationales à cet égard sont perpétuellement en évolution; immobiliser l'ensemble de ces notions dans un texte législatif national constituerait à cet égard un mauvais choix. Une autre législation nationale dans laquelle un statut spécifique de droit privé (notamment en matière de responsabilité) du *ship manager* est décrit semble particulièrement rare⁷⁸. Dans les pays voisins de la Belgique, elle n'existe pas. Comme on l'exposera plus en détail ci-après⁷⁹, l'ébauche de Code belge de la navigation s'en tient finalement à la coresponsabilité classique du propriétaire du navire (enregistré). Dans la réglementation matérielle en matière de responsabilité qui est proposée ici, le *ship manager* n'occupe donc pas une place centrale. Compte tenu de ces éléments, il est préférable de faire le choix de ne pas détailler plus avant la figure du *ship manager* dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

E) CONCLUSION

4.39. En conclusion, il sied de toute façon de constater qu'il n'existe pas d'unanimité internationale sur la signification des notions de propriétaire de navires et d'armateur. La notion de propriétaire de navire comprend tantôt exclusivement le propriétaire de navire enregistré, tantôt également l'exploitant, tel que, typiquement, un affréteur coque nue. La notion d'armateur, quant à elle, se réfère tantôt au propriétaire de navires enregistré, tantôt à l'exploitant, voire aux deux.

Au vu de ces différences, il vaut mieux, dans le Code belge de la navigation, adhérer au langage général et juridique le plus courant en Belgique. Concrètement, il faut dès lors entendre par propriétaire du navire le propriétaire enregistré et par armateur, l'exploitant de fait du navire qui peut être soit le propriétaire, soit une personne naturelle ou une personne juridique à laquelle le propriétaire a transféré la direction de l'usage et l'exploitation – ce qu'on appelle la gestion nautique. A côté de cela, il faut encore distinguer la figure de « l'usager du navire ». Celle de *ship manager*, en revanche, n'est pas définie plus précisément dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

4.40. Les définitions générales qui sont reprises dans ce Titre devront dans certains cas faire place à des définitions particulières dans des chapitres bien précis et, plus particulièrement, lorsque celles-ci découlent de descriptions de définitions divergentes provenant de conventions internationales contraignantes en Belgique. C'est le cas par exemple des dispositions légales proposées qui intègrent la Convention LLMC, la Convention CLC, la Convention sur les hydrocarbures de soute et la Convention SNPD dans le Code belge de la navigation⁸⁰.

⁷⁸ Voir aussi *infra*, n° 4.265.

⁷⁹ Voir *infra*, n° 4.264 et ss.

⁸⁰ Voir *infra*, n° 4.337 et ss.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 4.1. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.41.

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION
TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Chapitre 1 – Notions

Article 4.1. Définitions

Dans le présent Code, il convient d'entendre par:

1° « propriétaire du navire »: le propriétaire du navire enregistré ou immatriculé ou, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navires;

2° « armateur »: la personne naturelle ou la personne juridique qui exerce la gestion nautique;

3° « gestion nautique »: la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire;

4° « usager de navires »: tout détenteur d'un droit réel ou personnel qui, pendant un certain temps, donne droit à l'usage d'un navire ou d'une partie d'un navire, à l'exception des armateurs, des affréteurs à temps et des parties impliquées dans ou ayant certains droits sous un contrat de transport;

B) COMMENTAIRE

4.42. En ligne avec le langage général et juridique courant en Belgique, le propriétaire du navire sous le point 1° est défini comme « le propriétaire du navire enregistré ou immatriculé ou, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire ». Cette définition est, entre autres, en concordance avec celle reprise dans la Convention CLC⁸¹. Il s'agit dès lors de celui qui, dans la langue du droit maritime anglais, est appelé en abrégé le « registered owner ».

En l'absence d'enregistrement ou d'immatriculation, le propriétaire de navire est celui qui possède le droit de propriété. A cet égard, il convient également de faire référence à la présomption de propriété de fait suggérée dans l'article 3.9 dans l'ébauche de Code belge de la navigation⁸².

4.43. Les définitions reprises sous 2° et 3° des notions d'armateur et de gestion nautique correspondent également au langage courant applicable chez nous.

Ces définitions cherchent à définir plus nettement les contours des figures en question, tout en laissant suffisamment d'espace pour une certaine flexibilité dans l'interprétation, si bien que le juge pourra également tenir compte des évolutions ultérieures dans la réalité de l'activité nautique.

⁸¹ Voir *supra*, n° 4.21.

⁸² Voir Livre bleu 3.

La propriété du navire ne détermine pas qui est armateur. L'armateur est celui qui exerce la gestion nautique. Cette dernière notion a déjà été usitée auparavant par le législateur belge et, plus précisément, dans les dispositions du Code Judiciaire concernant la saisie conservatoire de navires⁸³. Elle est définie comme « la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire ».

Cette définition présente un raffinement et un éclaircissement par rapport aux législations étrangères, française et allemande notamment, qui désignent d'une manière trop simpliste l'armateur comme l'exploitant. De pareilles définitions ne font d'ailleurs que déplacer le problème, des lors qu'elles font immédiatement surgir la question de la signification du terme exploitant et/ou le contenu requis de la compétence d'exploitation. La description proposée ici tâche de donner plus de points de repère en décrivant plus amplement la gestion nautique.

La notion de possession est reprise de la définition de l'armateur donnée par la législation suisse⁸⁴, ainsi que de la doctrine anglaise qui fait autorité à cet égard⁸⁵. La possession requise n'est pas la possession au sens du droit belge des biens. La notion doit au contraire être comprise dans le contexte du droit maritime de la réalité de l'activité nautique internationale, ainsi que des circonstances concrètes du cas.

A cet égard, il faut qu'il soit clair qu'un affrèteur coque nue devra normalement être considéré comme un armateur. L'affrèteur coque nue est, dans l'interprétation de la définition, pour ainsi dire la figure de référence. Lors du sous-affrètement coque nue, ce sera bien évidemment le dernier affrèteur coque nue qui interviendra comme armateur.

Un usufruitier, un détenteur d'un droit d'usage ou d'habitation, un commodataire, un séquestre⁸⁶, un locataire (de droit commun) et un créancier hypothécaire mis en possession qui fait lui-même usage du navire ou qui le dirige et/ou intervient comme employeur, pourront suivant les circonstances également être considérés comme des armateurs.

Tout comme dans l'ébauche du nouveau code allemand, un affrèteur à temps ne sera normalement pas non plus considéré comme un armateur⁸⁷.

Dans beaucoup de cas, la qualité d'employeur fournira une indication sérieuse de la direction requise. C'est ainsi qu'en principe, il peut être accepté que celui qui intervient en fait comme employeur et dès lors également en tant qu'armateur, dans le sens des législations citées ci-dessus concernant les contrats d'engagement maritime⁸⁸, devra également être considéré comme armateur dans le cadre de l'ébauche de Code belge de la navigation. En outre, on part de l'idée

⁸³ L'art. 1469, § 2 C. jud. indique:

§ 2. En cas d'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, la saisie peut porter sur ce navire ou tel autre navire appartenant à l'affrèteur, à l'exclusion de tout autre navire appartenant au propriétaire. (c'est nous qui indiquons en italique).

Cette définition est la transposition de l'article 3(4) de la Convention sur la saisie de navires de 1952, qui s'entend:

(4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrèteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime. [...].

⁸⁴ Voir *supra*, n° 4.29.

⁸⁵ Voir Coghlin, T., Baker, A.W., Kenny, J. et Kimball, J.D., *Time Charters*, Londres, LLP, 2008, 1-2, n° 1.4-1.7.

⁸⁶ Sur cette dernière hypothèse, dans le contexte de la Convention LLMC, voir Stevens Bva, 53, n° 113.

⁸⁷ Voir *supra*, n° 4.30. Le critère de direction proposé ici est comparable avec la différence qui est établie dans l'ébauche allemande selon laquelle l'affrèteur à temps n'est normalement « nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ».

⁸⁸ Voir *supra*, n° 4.14.

que l'autorité patronale, dans une situation normale d'affrètement à temps ou au voyage, reste exclusivement entre les mains du fréteur qui, en pareil cas, continue à intervenir comme employeur et comme armateur, indépendamment des ordres commerciaux que l'affréteur peut donner au capitaine.

Lorsqu'un *ship* ou *crew manager* recrute l'équipage, mais n'intervient pas lui-même en tant qu'employeur, mais seulement en tant que mandataire, le donneur d'ordre continue à faire office d'armateur. C'est ainsi qu'une entreprise de *ship management*, qui intervient sur ordre et pour le compte d'un propriétaire de navires ou d'un armateur dans le sens de la définition proposée, ne reprendra que rarement la gestion nautique, sauf si elle se manifeste comme telle vers l'extérieur⁸⁹. Lorsque le *manager* intervient bien en tant qu'employeur, il faut, pour qu'on puisse le qualifier d'armateur, encore toujours que la possession du navire soit constatée à son nom.

Comme le gérant de navire quirataire, conformément à l'article 4.9, § 5 commenté ci-après, est expressément qualifié de mandataire, il n'interviendra en général pas non plus comme armateur.

En cas de piraterie, il peut arriver que l'armateur légal doive être considéré comme ayant perdu temporairement la direction et également la gestion nautique du navire. Au vu de la variété de situations d'exception possibles, une règle générale ne peut être avancée à cet égard.

Il doit, en tous les cas, être clairement entendu que la définition est établie en partant du principe qu'un navire n'a qu'un seul armateur, à savoir celui qui en a la direction prépondérante. Lorsque les tâches d'exploitation sont partagées par différents acteurs, il faut rechercher celui qui exerce le rôle dominant. Ce n'est qu'au cas où ce rôle ne peut être établi qu'il pourra être question de prendre en considération plus d'un armateur.

4.44. Le terme « usager de navires » est introduit comme notion de coordination pour un certain nombre d'usagers d'un navire qui ne sont ni armateurs, ni affréteurs au voyage, ni parties impliquées dans un contrat de transport ou des tiers ayant des droits en vertu de celui-ci. L'exemple type est l'affréteur à temps.

La nécessité d'insérer cette notion commune est une conséquence essentiellement de l'extension à la navigation non commerciale du champ d'application du Code belge de la navigation.

La notion d'usager de navires est utilisée dans l'ébauche de Code belge de la navigation entre autres dans le contexte des compétences des capitaines⁹⁰.

Lorsque plusieurs parties bénéficient d'un droit d'usage, c'est en règle générale seul l'utilisateur final, ou le « dernier » utilisateur, qui est l'usager du navire au sens de la définition proposée.

En règle générale, un *slot charterer* et un NVOCC ne pourront pas être qualifiés d'utilisateurs de navires. Ces figures seront abordées dans le Livre bleu 6 consacré à l'affrètement et au transport et, le cas échéant, l'analyse sera alors affinée.

⁸⁹ Même si ce n'est pas explicitement formulée dans le texte de la loi, il faut, conformément à l'utilisation habituelle du terme armateur et dans la perspective de la conception allemande, en effet admettre que l'armateur exploite le navire en son propre nom (voir e.a. Rabe, 233, n° 5; Wüstendörfer, 116-117, § 13).

⁹⁰ Voir Livre bleu 5.

3. COPROPRIÉTÉ DE NAVIRE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

4.45. Le Titre II de la Loi Maritime, qui porte l'intitulé « Des propriétaires de navires et des équipages », contient un chapitre I qui est consacré aux « propriétaires de navires ».

Les dispositions qui y sont reprises concernent principalement la responsabilité du propriétaire du navire, la limitation de cette responsabilité, et la copropriété maritime – qui est à l'ordre du jour dans cette partie du présent Livre bleu. Cette dernière matière est en effet réglementée dans les trois derniers articles (art. 55-57), le tout dernier étant en fait le plus important.

Même si, en grande partie, le chapitre en question ne concerne *pas* la copropriété maritime, il convient de le citer in extenso. Cela permet d'avoir une bonne compréhension de la critique de la structure du texte qui est développée plus loin dans le présent Livre bleu. Le chapitre est désordonné et des dispositions individuelles – en particulier l'article 54 – sont formulées de manière franchement trompeuse⁹¹.

Les dispositions en question s'énoncent comme suit:

Section I. - De la responsabilité des propriétaires de navire.

Article 46

§ 1. *Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements.*

§ 2. *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.*

§ 3. *Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits de l'équipage, du pilote et d'autres préposés qui en font l'office, dans l'exercice de leurs fonctions respectives.*

§ 4. *L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant au service du navire pour les dommages, causés à ce propriétaire, ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail.*

Section II. – De la limitation de la responsabilité.

Article 47

§ 1. *Sous réserve des dispositions des §§ 2 et 3 ci-après, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après " Convention LLMC. "*

Toutefois, l'application des alinéas d et e du § 1er de l'article 2 de cette convention est exclue.

§ 2. *Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément aux dispositions 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, de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention et du Protocole à cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976, pour autant qu'il s'agisse d'hydrocarbures définis dans ladite Convention.*

⁹¹ Voir *infra*, n° 4.47 et 4.189.

§ 3. Le transporteur par mer de passagers et de leurs bagages peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention relative au transport par mer de passagers et de leur bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et de son Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976, et le cas échéant, conformément aux dispositions des articles 7, 8, 9, § 2, 10 à 13 et 15, § 1er de la Convention LLMC. Le Roi établit la limite de responsabilité per capita plus élevée, visée à l'article 7, § 2, de la Convention d'Athènes.

§ 4. Tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel les services d'assistance ou de sauvetage sont fournis, peut limiter sa responsabilité à concurrence du montant fixé à l'article 6, § 4, de la Convention LLMC.

Section III. – De la constitution du fonds de limitation et de la compétence.

Article 48

§ 1. Le propriétaire du navire ou l'assistant, demande la constitution du fonds, réglée par la Convention LLMC en présentant une requête au président du tribunal de commerce compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire. La requête doit répondre aux conditions prescrites par l'article 1026 du Code judiciaire.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation: versement en espèces ou garantie.

A la requête sont annexées:

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité;

§ 2. La présentation de la requête n'emporte pas reconnaissance de responsabilité.

§ 3. Le président du tribunal de commerce vérifie au provisoire si le montant indiqué par le requérant correspond à celui auquel il peut légalement limiter sa responsabilité. Dès qu'il a constaté la concordance entre ces deux montants, le président ordonne l'ouverture de la procédure de constitution du fonds.

Si le requérant n'a pas offert de verser en espèces le montant auquel sa responsabilité peut être limitée, majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement dommageable jusqu'à celui de la constitution du fonds, le président n'ordonne l'ouverture de la procédure que si le requérant offre de fournir une garantie qui est acceptable et adéquate.

La garantie offerte n'est acceptable que si, de l'avis du président, il est certain que le fonds sera effectivement disponible et librement transférable dès que la garantie sera fournie.

La garantie est adéquate si son montant correspond à celui auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté d'une provision destinée à couvrir les intérêts légaux pour la durée que le président estimera être convenable.

Les dispositions des articles 2040 à 2043 du Code civil sont applicables à la garantie à fournir par le requérant.

L'ordonnance indique le délai dans lequel le versement doit être effectué ou dans lequel la garantie doit être fournie, ce délai ne pouvant excéder un mois à compter de la date de l'ordonnance; celle-ci fixe en outre le montant de la provision à verser par le requérant, dans le même délai, pour couvrir les frais de la procédure de constitution, de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

Le président nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Le salaire du liquidateur est réglé par le président suivant la nature et l'importance de la procédure de constitution, de liquidation et de répartition du fonds.

Les dispositions des articles 460, 462 et 463 du Livre III du présent Code sont applicables aux activités du juge-commissaire et du liquidateur.

§ 4. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur ès qualité. Aucun retrait ne peut être opéré sans l'autorisation du juge-commissaire.

Les intérêts des sommes déposées accroissent celles-ci.

Dans le cas où une garantie est fournie, elle est constituée en faveur du liquidateur ès qualité.

Sans autorisation du juge-commissaire, il ne peut être apporté aucune modification à la garantie ainsi constituée.

La provision destinée à couvrir les frais de la procédure est remise au liquidateur, qui en dispose sous le contrôle du juge-commissaire.

§ 5. Sur rapport du liquidateur établissant le dépôt des sommes ou la constitution de la garantie, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué. A partir de cette ordonnance, l'article 13 de la convention LLMC et les articles 496 à 500, 502 à 504 et 508 du Livre III du présent Code sont applicables au litige.

Pour l'application du premier alinéa l'ordonnance du président est assimilée au jugement déclaratif de faillite visé aux articles 496, 504 et 508.

Les publications visées à l'article 496 précité seront faites, s'il y a lieu, dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers.

L'opposition à l'ordonnance visée à l'alinéa 1er est portée devant le tribunal de commerce. Elle doit se faire dans les trois mois de la publication visée à l'article 496 précité. Ce délai est augmenté des délais prévus à l'article 55 du Code judiciaire.

§ 6. Les montants de la responsabilité limitée sont convertis en monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3, alinéa 1er.

Si, avant le constat de constitution du fonds de limitation, il y a lieu à rectification, dans l'un ou l'autre sens, de la conversion en francs belges du montant de la responsabilité limitée, cette rectification est prononcée par ordonnance du président qui fixe le délai d'exécution des mesures qu'il prescrit.

§ 7. L'article 1039 du Code judiciaire est applicable pour toutes les ordonnances rendues par le président dans la procédure visée par la présente section.

Article 49

§ 1. Le jugement qui postérieurement à la constitution du fonds, déclare la faillite du requérant, [1 homologue le plan de réorganisation ou ordonne le transfert sous autorité de justice]1, est sans effets sur ledit fonds.

§ 2. Le requérant et éventuellement le curateur de sa faillite doivent être appelés pour toutes les opérations de la procédure de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

Section IV. – Procédure de liquidation et de répartition du fonds.

Article 50

§ 1. Lorsque la responsabilité du propriétaire du navire ou de l'assistant est établie et que ceux-ci sont en droit de limiter leur responsabilité, la procédure de liquidation et de répartition se poursuit.

§ 2. Les articles 496 à 500, 502 à 504 et 508 du Livre III du présent Code sont applicables à la déclaration, la vérification et la contestation des créances déposées à charge du fonds.

§ 3. Les publications visées à l'article 496 du Livre III du présent Code seront faites, s'il y a lieu, dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers.

Article 51

§ 1. Aucun droit de priorité ne peut être exercé sur la partie du fonds de limitation destinée à l'indemnisation des dommages matériels.

§ 2. Le liquidateur fait un projet de répartition qu'il communique aux créanciers.

En cas de contestation du projet de répartition, le tribunal de commerce, dont le président a connu de la procédure, se prononcera sur le rapport du liquidateur.

Article 52

§ 1. *Le fonds sera réparti entre les créanciers, au marc le franc de leurs créances affirmées et vérifiées.*

§ 2. *Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis à vis du requérant.*

§ 3. *Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou, si celui-ci est déclaré en faillite, à la masse.*

Sur rapport du liquidateur, contresigné par le juge-commissaire, la procédure est alors déclarée close par le président du tribunal de commerce, compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

Section V. – Conversion en monnaie nationale.

Article 53

Si le propriétaire du navire ou l'assistant ne constitue pas un fonds de limitation, les montants de la limitation de la responsabilité sont convertis en monnaie nationale aux dates respectives des paiements.

Section VI. – Dispositions générales.

Article 54

Il faut entendre les termes " propriétaires du navire " et " assistant " dans le sens qu'ils ont à l'article 1er, 2° et 3° de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

Article 55

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

Article 56

L'armateur qui est copropriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

Article 57

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur.

En raison de l'article 273, § 1, 2° de la Loi Maritime, les articles cités 55 à 57 concernant la copropriété s'appliquent également aux bâtiments de navigation intérieure ainsi qu'aux bâtiments et engins flottants y assimilés.

Enfin, il convient de tenir compte de l'article 69 de la Loi Maritime qui figure dans la section – examinée ailleurs⁹² – consacrée au capitaine, et qui s'énonce comme suit:

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

⁹² Voir Livre bleu 5.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

4.46. Les dispositions de la Loi Maritime en matière de copropriété maritime prêtent le flanc à de sérieuses critiques sur le plan de la technique législative. Ci-après, quelques défauts intrinsèques des présentes dispositions légales seront discutés. Ensuite, le régime en vigueur dans les pays voisins sera présenté. Une comparaison critique plus détaillée sera faite avec la législation de l'Allemagne, de la France et des Pays-Bas dans le commentaire, article par article, des nouvelles dispositions proposées. En effet, un choix sera fait entre les solutions en vigueur à l'étranger pour les questions distinguées dans l'analyse.

4.47. En ce qui concerne la qualité intrinsèque de la Loi Maritime belge, c'est avant tout la structure des dispositions pertinentes qui prête à discussion. Les articles 55 et 56 précisent la réglementation de cas spécifiques, alors que ce n'est que dans l'article 57 que sont exposés les principes de base. Le choix de l'emplacement des dispositions dans le Code donne l'impression d'avoir été dicté par le hasard. Les dispositions font actuellement⁹³ partie du Titre II qui porte l'intitulé « des propriétaires de navires et des équipages », alors que – dans la perspective du droit des biens sur ce sujet – on se serait davantage attendu à voir ces dispositions figurer dans la partie consacrée au statut du navire au regard du droit des biens. Si l'on s'attache à la relation avec la réglementation de l'activité d'armement, la structure reste étrange. Au sein du titre susmentionné, les dispositions sont reprises à la fin, dans la Section 6 « Dispositions générales », du premier chapitre « propriétaire du navire ». Le régime de la copropriété n'apparaît des lors qu'après le régime de la responsabilité du propriétaire du navire et la limitation de cette responsabilité. Dans la Section 6 en question, l'article 54 comprend d'abord encore des définitions des notions de « propriétaire du navire » et d'« assistant » qui semblent être complètement perdues à cet endroit et qui n'ont en outre rien à voir avec la copropriété maritime.

4.48. Ensuite, le régime de la Loi Maritime est, sur le plan du contenu, fragmentaire et lacunaire. De nombreuses matières importantes ne sont absolument pas traitées. La comparaison proposée ici avec le droit étranger permettra d'illustrer ce point.

4.49. Troisièmement, les dispositions légales examinées ont donné lieu à des difficultés d'interprétation. Le commentaire article par article montrera que les principes légaux en vigueur ont besoin d'être éclairés sur divers aspects.

4.50. Tout cela n'est guère surprenant quand on sait que les articles 55 et 57 de la Loi Maritime ont été repris du *Code de commerce*⁹⁴, tout aussi laconique sur le sujet⁹⁵ et qui lui-même sur ce point avait été fortement influencé par l'*Ordonnance de la marine*⁹⁶. Il est significatif que la France elle-même ait remplacé, en 1967 déjà, soit il y a plus de 40 ans, cette réglementation obsolète et très sommaire par un cadre légal plus large et plus actuel.

4.51. En outre, il est frappant que la doctrine belge relative à l'institution de la copropriété maritime n'ait donné lieu que de manière limitée à des élaborations théoriques. Dans des pays comme l'Allemagne, la France et les Pays-Bas, bien plus d'attention a été accordée à la position de la copropriété maritime vis-à-vis de l'indivision en droit des biens et de la société. L'élaboration

⁹³ Comp. l'emplacement des articles originaux 9, 10 et 11 dans la Loi Maritime de 1879.

⁹⁴ Art. 218 et 220.

⁹⁵ Ripert I, 676, n° 780.

⁹⁶ Voir Livre II, Titre VIII, art. 4-6.

théorique peut, en particulier lorsque le législateur conserve le silence, avoir un intérêt pratique, par exemple s'agissant de la question essentielle de la responsabilité des copropriétaires maritimes vis-à-vis des tiers. Le fait qu'il existe relativement peu de contestations juridiques au sujet de la copropriété maritime n'est pas une explication suffisante du sous-développement du droit belge en la matière car, dans les pays voisins également, les affaires judiciaires sont rares, peut-être en raison des relations qui demeurent souvent encore personnelles entre les copropriétaires maritimes et de l'insertion de clauses d'arbitrage.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

4.52. Il n'existe pas de convention internationale relative à la copropriété maritime. Pour autant que l'on sache, des initiatives ont à peine été entamées en vue d'une harmonisation sur le plan du contenu. Les congrès de droit commercial de 1885 à Anvers⁹⁷ et de 1888 à Bruxelles⁹⁸ avaient bien recommandé l'application de la voie de l'État du pavillon à la copropriété maritime. À Anvers, en outre, la responsabilité non solidaire des copropriétaires maritimes avait été proclamée. Pour le reste, sur les droits et obligations découlant de la copropriété maritime, rien n'avait été mis en oeuvre.

Par conséquent, le Code belge de la navigation ne doit pas tenir compte d'un droit international unifié. Cela n'empêche pas que, comme on le verra ci-après, les principes soient comparables dans la plupart des pays. Même sans convention d'uniformisation, et surtout grâce à l'étude juridique comparée faite spontanément en préparation de l'actualisation des législations nationales, la matière est plus ou moins unifiée même s'il subsiste encore des différences significatives.

Il n'existe pas de règles européennes sur la copropriété maritime.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

-ALLEMAGNE

4.53. Pour l'instant, l'Allemagne dispose encore d'une réglementation légale supplétive détaillée sur la copropriété maritime qui peut en partie servir d'exemple. Cependant, une triple réserve doit être formulée à ce sujet.

Comme exposé ci-après, le législateur allemand ne considère pas seulement la copropriété maritime comme une situation de droit des biens, mais comme une véritable *Reederei*, et donc une forme d'exploitation, et même une société⁹⁹. Cette conception s'écarte de la conception belge actuelle.

D'autre part, les dispositions légales reprises dans le *Handelsgesetzbuch* sont considérées par la doctrine allemande comme partiellement obsolètes. La reprise de règles allemandes dans le Code belge de la navigation doit donc s'effectuer avec prudence. Une évaluation plus approfondie de la législation allemande est fournie ci-après, lors de l'examen article par article des nouvelles dispositions légales proposées pour la Belgique.

⁹⁷ Voir en part. X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 414.

⁹⁸ Voir en part. X., *Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 407; voir aussi Payen, M., *Congrès international de droit commercial. Compte rendu de la session de Bruxelles, 1888*, Bruxelles, Alliance typographique, 1888, 8 et 24.

⁹⁹ Voir déjà *supra*, n° 4.31.

Troisièmement, les rédacteurs du projet de nouvelle Loi Maritime allemande, qui a été publié en 2009, ont fait le choix de laisser de côté toute réglementation légale relative à la copropriété maritime. Ils ont estimé qu'après la disparition des avantages fiscaux favorables à cette d'exploitation, aucune réglementation légale n'était plus nécessaire (étant entendu que l'ancienne réglementation reste en vigueur pour les navires existants en copropriété)¹⁰⁰.

4.54. À la lumière de ce qui précède, nous pouvons nous contenter de citer les dispositions pertinentes actuellement en vigueur du *Handelsgesetzbuch*:

§ 489

(1) Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Reederei.

(2) Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Vorschriften über die Reederei nicht berührt.

§ 490

Das Rechtsverhältnis der Mitreeder untereinander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrag. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, finden die nachstehenden Vorschriften Anwendung.

§ 491

(1) Für die Angelegenheiten der Reederei sind die Beschlüsse der Mitreeder maßgebend. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Größe der Anteile der Mitreeder (Schiffsparten) berechnet; die Stimmenmehrheit für einen Beschluß ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, die für den Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte der Gesamtheit der Anteile, nach der Größe berechnet, zusteht.

(2) Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich zu Beschlüssen, die eine Abänderung des Reedereivertrags bezwecken oder die den Bestimmungen des Reedereivertrags entgegen oder dem Zweck der Reederei fremd sind.

¹⁰⁰ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 69-70:

Nicht beibehalten werden soll die Rechtsform der Reederei (Partenreederei) (§§ 489 bis 508 HGB). Sie ist ein aus dem Mittelalter stammendes Rechtsinstitut, für das heute kein Bedürfnis mehr besteht. Im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften ist die Partenreederei sachenrechtlich auf das Eigentum am Schiff gegründet und hierauf beschränkt; sie ist nicht auf Inhabung und Verwaltung eines Gesellschaftsvermögens neben dem Schiff angelegt. Angesichts dessen, dass heute die Rechtsformen der Handelsgesellschaften zur Verfügung stehen, die nach der Entstehung der Partenreederei geschaffen wurden und nicht mehr auf dem überholten Modell mehrerer sich zum Bau eines Schiffes für oft nur eine Reise zusammenfindender Eigentümer beruhen, hat die Partenreederei heute ihre Berechtigung verloren. Allerdings ist sie nach dem Zweiten Weltkrieg eine Zeitlang trotz ihrer gesellschaftsrechtlichen Mängel wegen steuerlicher Vorteile wieder vermehrt verwendet worden. Seit 2001 sind jedoch keine neuen Partenreedereien mehr gegründet worden, nachdem Personengesellschaften und Partenreederei steuerrechtlich gleichgestellt wurden; seitdem besteht kein Anreiz für die Gesellschafter mehr, sich dem im Verhältnis zu den Handelsgesellschaften größeren Haftungsrisiko und den Gefahren des nicht modern geregelten Innenrechts der Partenreederei auszusetzen.

Eine Beibehaltung der Bestimmungen des HGB zur Partenreederei wegen der – wenigen – noch bestehenden Partenreedereien, erscheint angesichts der in diesem Falle notwendig werdenden umfassende Modernisierung des geltenden Rechts unverhältnismäßig und auch nicht geboten. Denn für die bestehenden Partenreedereien gilt das derzeit geltende Recht weiter fort. Da ihr Fortbestehen an die Lebensdauer der Schiffe geknüpft ist, ist ihre Existenz zeitlich begrenzt.

Voir également dans le même sens Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz du 5 mai 2011, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 79-80.

§ 492

(1) Durch Beschluß der Mehrheit kann für den Reedereibetrieb ein Korrespondentreeeder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Korrespondentreeders, der nicht zu den Mitreedern gehört, ist ein einstimmiger Beschluß erforderlich.

(2) Die Bestellung des Korrespondentreeders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet des Anspruchs auf die vertragsmäßige Vergütung.

§ 493

(1) Im Verhältnis zu Dritten ist der Korrespondentreeeder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechts-handlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.

(2) Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, die Erhaltung und die Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geld.

(3) Der Korrespondentreeeder ist in demselben Umfang befugt, die Reederei vor Gericht zu vertreten.

(4) Er ist befugt, den Kapitän anzustellen und zu entlassen; der Kapitän hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder zu halten.

(5) Im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden sowie für das Schiff oder für Schiffsparten Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentreeeder nicht befugt, es sei denn, daß ihm eine Vollmacht hierzu besonders erteilt ist.

§ 494

(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentreeeder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse schließt, wird die Reederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird.

(2)

§ 495

Eine Beschränkung der in § 493 bezeichneten Befugnisse des Korrespondentreeders kann die Reederei einem Dritten nur entgegensetzen, wenn die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war.

§ 496

(1) Der Reederei gegenüber ist der Korrespondentreeeder verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche von ihr für den Umfang seiner Befugnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach den gefaßten Beschlüssen zu richten und die Beschlüsse zur Ausführung zu bringen.

(2) Im übrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Reederei gegenüber nach den Vorschriften des § 493 mit der Maßgabe zu beurteilen, daß er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu außergewöhnlichen Reparaturen sowie zur Anstellung oder zur Entlassung des Kapitäns vorher die Beschlüsse der Reederei einzuholen hat.

§ 497

Der Korrespondentreeeder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Reederei die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders anzuwenden.

§ 498

Der Korrespondentreeeder hat über seine die Reederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitreeder auf dessen Verlangen Kenntnis von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Reederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung, beziehen; er hat ihm jederzeit die Einsicht der die Reederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere zu gestatten.

§ 499

Der Korrespondentreeder ist verpflichtet, jederzeit auf Beschluß der Reederei dieser Rechnung zu legen. Die Genehmigung der Rechnung sowie die Billigung der Verwaltung des Korrespondentreeders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen.

§ 500

(1) Jeder Mitreeder hat nach dem Verhältnis seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Reederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes, beizutragen.

(2) Ist ein Mitreeder mit der Leistung seines Beitrags im Verzug und wird das Geld von Mitreedern für ihn vorgeschossen, so ist er diesen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkt der Vorschüsse an verpflichtet. Durch den Vorschuß wird ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitreeder begründet. Im Falle der Versicherung dieses Interesses hat der säumige Mitreeder die Kosten der Versicherung zu ersetzen.

§ 501

(1) Wenn eine neue Reise oder wenn nach der Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die volle Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, für dessen Anspruch die Reederei ihre Haftung beschränkt hat oder beschränken kann, so kann jeder Mitreeder, welcher dem Beschluß nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, daß er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgibt.

(2) Der Mitreeder, welcher von dieser Befugnis Gebrauch machen will, muß dies den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder binnen drei Tagen nach dem Tag des Beschlusses oder, wenn er bei der Beschlußfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, binnen drei Tagen nach der Mitteilung des Beschlusses notariell kundgeben.

(3) Die aufgegebene Schiffspart fällt den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten zu.

§ 502

(1) Die Verteilung des Gewinns und Verlustes geschieht nach der Größe der Schiffsparten.

(2) Die Berechnung des Gewinns und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinns erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimathafen zurückgekehrt ist oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendet hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist.

(3) Außerdem muß auch vor dem erwähnten Zeitpunkt das eingehende Geld, soweit es nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder an die Reederei erforderlich ist, unter die einzelnen Mitreeder nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten vorläufig verteilt und ausgezahlt werden.

§ 503

(1) Jeder Mitreeder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder ganz oder teilweise veräußern. Die Veräußerung bedarf der Eintragung in das Schiffsregister.

(2) Die Veräußerung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen.

(3) Für die Belastung einer Schiffspart gelten die Vorschriften über die Belastung von Rechten.

§ 504

(1) Der Mitreeder, welcher seine Schiffspart veräußert hat, wird, solange die Veräußerung von ihm und dem Erwerber den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder nicht angezeigt worden ist, im Verhältnis zu den Mitreedern noch als Mitreeder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitreeder den übrigen Mitreedern verhaftet.

(2) Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältnis zu den übrigen Mitreedern schon seit dem Zeitpunkt der Erwerbung als Mitreeder verpflichtet.

(3) Er muß die Bestimmungen des Reedereivertrags, die gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleichwie der Veräußerer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitreeder können außerdem alle gegen den Veräußerer als Mitreeder begründeten Verbindlichkeiten in bezug auf die veräußerte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechtes des Erwerbers auf Gewährleistung gegen den Veräußerer.

§ 505

(1) Eine Änderung in den Personen der Mitreeder ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Reederei.

(2) Stirbt ein Mitreeder oder wird das Insolvenzverfahren über das Vermögen eines Mitreeders eröffnet, so hat dies die Auflösung der Reederei nicht zur Folge.

(3) Eine Aufkündigung von seiten eines Mitreeders oder eine Ausschließung eines Mitreeders findet nicht statt.

§ 506

(1) Die Auflösung der Reederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschluß, das Schiff zu veräußern, steht dem Beschluß der Auflösung gleich.

(2) Ist die Auflösung der Reederei oder die Veräußerung des Schiffes beschlossen, so muß das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und sich in dem Heimathafen oder in einem inländischen Hafen befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert (§ 479), so kann der Verkauf, auch wenn das Schiff verfrachtet ist, und selbst im Ausland erfolgen. Soll von diesen Vorschriften abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitreeder erforderlich.

§ 506a

Die Reederei wird durch die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über ihr Vermögen aufgelöst. Wird das Insolvenzverfahren auf Antrag des Schuldners eingestellt oder nach der Bestätigung eines Insolvenzplans, der den Fortbestand der Reederei vorsieht, aufgehoben, so können die Mitreeder die Fortsetzung der Reederei beschließen.

§ 507

(1) Die Mitreeder haften für die Verbindlichkeiten der Reederei persönlich, jedoch nur nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten.

(2) Ist eine Schiffspart veräußert, so haften für die in der Zeit zwischen der Veräußerung und der in § 504 erwähnten Anzeige begründeten Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräußerer als der Erwerber.

§ 508

(1) Die Mitreeder als solche können wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitreeder oder von einem Dritten erhoben wird, vor dem Gericht des Heimathafens (§ 480) belangt werden.

(2) Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitreeder oder gegen einige Mitreeder gerichtet wird.

§ 509

(1) Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden (Baureederei), finden die Vorschriften der §§ 490, 491, 500 und 505 sowie des § 507 Abs. 1 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, außerdem die Vorschriften der §§ 503, 504 und 506 sowie des § 507 Abs. 2 Anwendung; die Vorschrift des § 500 gilt auch für die Baukosten.

(2) Ein Korrespondentreeeder (§ 492) kann schon vor der Vollendung des Schiffes bestellt werden. Er hat in diesem Fall sogleich nach seiner Bestellung in bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders. Zur Vertretung der Baureederei bedarf er einer besonderen Ermächtigung der Mitreeder; durch ein im Rahmen einer solchen Ermächtigung geschlossenes Rechtsgeschäft wird die Baureederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird.

§ 510

(1) Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen.

(2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

En outre, le § 552 HGB dispose encore ce qui suit:

Die Schiffspart, mit welcher der Kapitän auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzwerts zu übernehmen. Dieses Recht des Kapitäns erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

- ANGLETERRE

4.55. La législation anglaise en matière d'enregistrement des navires dispose que 64 parts de propriété existent dans un navire et, par conséquent, qu'il est impossible d'enregistrer davantage que 64 copropriétaires¹⁰¹. Cependant, la loi ne régleme pas la gestion d'un navire en copropriété. À cet égard, c'est la liberté contractuelle qui prévaut. Conformément au *common law*, une distinction est établie entre deux sortes de copropriétaires: les *joint owners*, qui sont copropriétaires indivis d'un navire ou d'une part d'un navire, et les *part owners* ou *co-owners* au sens propre du mot, qui possèdent chacun une part distincte dans le navire. Habituellement, la gestion du navire est cédée à un *ship's manager* ou *ship's husband*, qui est en principe compétent pour conclure des conventions d'affrètement. À défaut d'accord contractuel, le principe de la décision majoritaire prévaut, à la condition que les intérêts de la minorité soient pris en compte. Un propriétaire minoritaire peut vendre sa part. La doctrine anglaise en la matière se fonde sur une jurisprudence plutôt ancienne¹⁰². Dans la perspective de la rédaction du Code belge de la navigation, le droit anglais, qui repose à peine sur une législation, ne peut fournir qu'une faible source d'inspiration utile.

¹⁰¹ La Regulation 2(5) du *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993* s'énonce comme suit:

Entries in the Register shall be made in accordance with the following provisions:—

(a) the property in a ship shall be divided into sixty-four shares;

(b) subject to the provisions of the Act and these Regulations with respect to joint owners or owners by transmission, not more than sixty-four persons shall be entitled to be registered at the same time as owners of any one ship. This rule shall not affect the beneficial title of any persons represented by or claiming under or through any registered owner or joint owner;

(c) a person shall not be entitled to be registered as owner of a part of a share; but any number of persons not exceeding five may be registered as joint owners of a ship or of any share or shares in a ship;

(d) joint owners shall be considered as constituting one person only as regards the persons entitled to be registered, and shall not be entitled to dispose in severalty of any interest in a ship, or in any share in a ship in respect of which they are registered.

¹⁰² Voir Chorley-Giles, 29-31; Hill, 2-3; Mandaraka-Sheppard, 299-303.

4.56. La *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer*¹⁰³ contient un chapitre distinct sur la copropriété maritime qui est par ailleurs, et de manière frappante, plus détaillé que les dispositions correspondantes de la Loi Maritime belge. Comme déjà indiqué plus haut¹⁰⁴, la *Loi n° 67-5* a remplacé la réglementation correspondante du *Code de commerce*, qui constitue toujours le coeur de la réglementation belge. La législation française est dès lors moins détaillée que l'allemande, mais plus actuelle. La législation française reste plus proche des conceptions belges, mais est cependant influencée par une vision de la copropriété maritime davantage axée sur la forme de la société. Nous reviendrons également sur ce point dans l'examen article par article, si bien qu'en l'espèce, nous pouvons nous contenter à ce stade de citer les dispositions de la loi française. Il est à noter également que la copropriété maritime, durant les années 1980 et 1990, a été favorisée avec succès par un régime fiscal attractif¹⁰⁵.

Le chapitre concerné de la *loi n° 67-5* s'énonce comme suit:

Chapitre IV: Exploitation des navires en copropriété

Article 11

Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui sera dit à l'article 25.

Chaque propriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Article 12

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans.

L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Article 13

Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Article 14

La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

Article 15

Faute de publicité réglementaire portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Article 16

En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

¹⁰³ Comme dans les autres Livres bleus, pour des raisons de facilité, les dispositions coordonnées du *Code des transports* ne seront pas examinées.

¹⁰⁴ Voir *supra*, n° 4.50.

¹⁰⁵ Voir en outre *infra*, n° 4.61.

Article 17

Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

Article 18

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Article 19

Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant présentés en exécution des décisions prises dans les conditions de majorité prévues à l'article 11.

Article 20

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Les copropriétaires non gérants sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété à proportion de leurs intérêts dans le navire. Par convention contraire, ils peuvent ne répondre des dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts.

Il peut être stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement.

Lorsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. A défaut d'une telle stipulation, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.

Les conventions mentionnées aux trois alinéas précédents ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité réglementaire.

Article 21

La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

Article 22

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation dans les limites prévues à l'article 20.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la francisation du navire, n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Article 23

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par le tribunal.

Article 24

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes du chapitre VI.

Article 25

Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

Article 26

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

Article 27

La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Article 28

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 13 ordonne les conditions de la vente du navire.

Article 29

Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

Article 30

Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent être à peine de nullité rédigées par écrit.

- LUXEMBOURG

4.57. La législation maritime luxembourgeoise, dont le contenu est très limité, ne contient manifestement pas de dispositions spécifiques sur la copropriété maritime.

- PAYS-BAS

4.58. Le livre 8 du Nederlands Burgerlijk Wetboek contient une section distincte sur la « rederij » du navire. Comme dans le droit allemand, cette notion est utilisée pour désigner la copropriété maritime¹⁰⁶. Le droit néerlandais continue plus ou moins à considérer la copropriété maritime comme étant une forme d'exploitation. La réglementation du livre 8 NBW est pour l'essentiel analogue à celle de l'ancien Wetboek van Koophandel¹⁰⁷, et elle est très comparable aux dispositions allemandes. Elle est bien plus détaillée que les dispositions de la Loi Maritime belge. Une analyse comparative plus approfondie sera faite lors de l'examen, article par article, des nouvelles dispositions légales proposées en Belgique. Les dispositions légales néerlandaises en vigueur s'énoncent comme suit:

Artikel 160

1. Indien een zeeschip blijkens de openbare registers bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3 aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, bestaat tussen hen een rederij. Wanneer de eigenaren van het schip onder een gemeenschappelijke naam optreden bestaat slechts een rederij, indien zulks uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte in die registers is ingeschreven.

2. De rederij is geen rechtspersoon.

Artikel 161

Iedere medeëigenaar is van rechtswege lid der rederij. Wanneer een lid ophoudt eigenaar te zijn, eindigt zijn lidmaatschap van rechtswege.

¹⁰⁶ Voir déjà *supra*, n° 4.31.

¹⁰⁷ Voir PG Boek 8 NBW, 228.

Artikel 162

De leden der rederij moeten zich jegens elkander gedragen naar hetgeen door de redelijkheid en de billijkheid wordt gevorderd.

Artikel 163

In iedere rederij kan een boekhouder worden aangesteld. Een vennootschap is tot boekhouder benoembaar.

Artikel 164

De boekhouder kan slechts met toestemming van de leden der rederij overgaan tot enige buitengewone herstelling van het schip of tot benoeming of ontslag van een kapitein.

Artikel 165

De boekhouder geeft aan ieder lid der rederij op diens verlangen kennis en opening van alle aangelegenheden de rederij betreffende en inzage van alle boeken, brieven en documenten, op zijn beheer betrekking hebbende.

Artikel 166

De boekhouder is verplicht, zo dikwijls een terzake mogelijk bestaand gebruik dit medebrengt, doch in ieder geval telkens na verloop van een jaar en bij het einde van zijn beheer, binnen zes maanden aan de leden der rederij rekening en verantwoording te doen van zijn beheer met overlegging van alle bewijsstukken daarop betrekking hebbende. Hij is verplicht aan ieder van hen uit te keren wat hem toekomt.

Artikel 167

Ieder lid der rederij is verplicht de rekening en verantwoording van de boekhouder binnen drie maanden op te nemen en te sluiten.

Artikel 168

De goedkeuring der rekening en verantwoording door de meerderheid van de leden der rederij bindt slechts hen, die daartoe hebben medegewerkt, behoudens dat zij ook een lid dat aan de rekening en verantwoording niet heeft medegewerkt bindt, wanneer dit lid nalaat de rekening en verantwoording in rechte te betwisten binnen één jaar, nadat hij daarvan heeft kunnen kennis nemen en nadat de goedkeuring door de meerderheid hem schriftelijk is medegedeeld.

Artikel 169

De betrekking van de boekhouder eindigt, indien over hem een provisionele bewindvoerder is benoemd, hij onder curatele is gesteld, terzake van krankzinnigheid in een gesticht is geplaatst, in staat van faillissement is verklaard of indien ten aanzien van hem de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is verklaard.

Artikel 170

1. Is de boekhouder lid der rederij, dan heeft hij, indien de leden zijn betrekking doen eindigen of hem een dringende reden hebben gegeven op grond waarvan hij zijnerzijds de betrekking doet eindigen, het recht te verlangen, dat zijn aandeel door de overige leden wordt overgenomen tegen zodanige prijs als deskundigen het op het tijdstip, waarop hij de overneming verlangt, waard zullen achten. Hij heeft dit recht niet, indien hij aan de leden der rederij een dringende reden heeft gegeven op grond waarvan zij de betrekking doen eindigen.

2. Hij moet van zijn verlangen tot overneming kennis geven aan de leden der rederij binnen een maand, nadat zijn betrekking is geëindigd. Wanneer aan zijn verlangen niet binnen een maand is voldaan of wanneer niet binnen twee weken na het overnemen van zijn aandeel de daarvoor bepaalde prijs aan hem is

voldaan, kan de rechter op een binnen twee maanden door de boekhouder gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.

3. Door ieder van hen die tot de overneming verplicht zijn, wordt van het overgenomen aandeel een gedeelte verkregen, evenredig aan zijn aandeel in het schip.

Artikel 171

1. Alle besluiten, de aangelegenheden der rederij betreffende, worden genomen bij meerderheid van stemmen van de leden der rederij.

2. Het kleinste aandeel geeft één stem; ieder groter aandeel zoveel stemmen als het aantal malen, dat in dit aandeel het kleinste begrepen is.

3. Besluiten tot

a. aanstelling van een boekhouder die geen lid is van de rederij,

b. uitbreiding van de bevoegdheid van de boekhouder buiten de grenzen getrokken door artikel 178 eerste lid,

c. het sluiten, voor meer dan zes maanden, van een rompbevrachting, een tijdbevrachting of een overeenkomst, als genoemd in artikel 531 of artikel 991,

d. ontbinding der rederij tijdens de loop van een overeenkomst tot vervoer, van een overeenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander is gesteld, of van een ter visvangst ondernomen reis, vereisen eenstemmigheid.

Artikel 172

Op rederijen van zeevissersschepen is artikel 171 derde lid, onder a niet van toepassing.

Artikel 173

Indien tengevolge van staking der stemmen de exploitatie van het schip wordt belet, kan de rechter op een binnen twee maanden door een lid der rederij gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.

Artikel 174

1. Indien is besloten omtrent enige buitengewone herstelling van het schip, omtrent benoeming of ontslag van de kapitein, dan wel omtrent het aangaan van een vervoerovereenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander wordt gesteld, kan ieder lid der rederij, dat tot het besluit niet heeft medegewerkt of daartegen heeft gestemd, verlangen dat zij die vóór het besluit hebben gestemd, zijn aandeel overnemen tegen zodanige prijs, als deskundigen het op het tijdstip, waarop hij de overneming verlangt, waard zullen achten. Hij moet van zijn verlangen tot overneming kennisgeven aan de boekhouder of, indien er geen boekhouder is, aan hen, die voorstonden, binnen een maand nadat het besluit te zijner kennis is gebracht. Wanneer aan zijn verlangen niet binnen een maand is voldaan of wanneer niet binnen twee weken na het overnemen van zijn aandeel de daarvoor bepaalde prijs aan hem is voldaan, kan de rechter op een binnen twee maanden door het lid der rederij gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.

2. Door ieder van hen die tot de overneming verplicht zijn, wordt van het overgenomen aandeel een gedeelte verkregen, evenredig aan zijn aandeel in het schip.

Artikel 176

De leden der rederij moeten naar evenredigheid van hun aandeel bijdragen tot de uitgaven der rederij, waartoe bevoegdlijk is besloten.

Artikel 177

De leden der rederij delen in de winst en het verlies naar evenredigheid van hun aandeel in het schip.

Artikel 178

1. *Is een boekhouder aangesteld, dan is hij, onverminderd artikel 360 eerste lid en met uitsluiting van ieder lid der rederij, in alles wat de normale exploitatie van het schip medebrengt, bevoegd voor de rederij met derden te handelen en de rederij te vertegenwoordigen.*
2. *Indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven kunnen beperkingen van de bevoegdheid van de boekhouder aan derden, die daarvan onkundig waren, niet worden tegengeworpen, tenzij deze beperkingen uit dat register blijken. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven, dan kunnen beperkingen van de bevoegdheid van de boekhouder aan derden slechts worden tegengeworpen, wanneer hun die bekend waren.*
3. *De boekhouder heeft alle verplichtingen na te komen, die de wet de reder oplegt.*

Artikel 179

Indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven, kunnen de aanstelling van een boekhouder of het eindigen van diens betrekking aan derden, die daarvan onkundig waren, niet worden tegengeworpen zo lang niet inschrijving daarvan in het handelsregister heeft plaats gehad. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven dan kunnen de aanstelling van een boekhouder of het eindigen van diens betrekking aan derden slechts worden tegengeworpen wanneer dit hun bekend was.

Artikel 180

1. *Indien er geen boekhouder is, alsmede in geval van ontstentenis of belet van de boekhouder, wordt de rederij vertegenwoordigd en kan voor haar worden behandeld door een of meer harer leden, mits alleen of tezamen eigenaars zijnde van meer dan de helft van het schip.*
2. *In de gevallen genoemd in het eerste lid kunnen handelingen, die geen uitstel kunnen lijden, zo nodig door ieder lid zelfstandig worden verricht en is ieder lid bevoegd ten behoeve van de rederij verjaring te stuiten.*

Artikel 181

Voor de verbintenissen van de rederij zijn haar leden aansprakelijk, ieder naar evenredigheid van zijn aandeel in het schip.

Artikel 182

De rederij wordt niet ontbonden door de dood van een harer leden noch door diens faillissement, het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, plaatsing ter zake van krankzinnigheid in een gesticht of plaatsing onder curatele.

Artikel 183

Het lidmaatschap der rederij kan niet worden opgezegd; evenmin kan een lid van het lidmaatschap der rederij worden vervallen verklaard.

Artikel 184

Indien tot ontbinding der rederij is besloten, moet het schip worden verkocht. Indien binnen twee maanden na het besluit het schip nog niet is verkocht, kan de rechter op een binnen twee maanden door een lid der rederij gedaan verzoek, bevelen tot deze verkoop over te gaan. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald. Een besluit tot verkoop of een ingevolge artikel 170, artikel 173 of artikel 174 gegeven bevel tot verkoop van het schip staat gelijk met een besluit tot ontbinding der rederij.

Artikel 185

1. *Na ontbinding blijft de rederij bestaan zover dit tot haar vereffening nodig is.*
2. *De boekhouder, zo die er is, is met de vereffening belast.*

Artikel 186

Nietig is ieder beding, waarbij wordt afgeweken van de artikelen 161-163, 169, 170 eerste en tweede lid, 178 derde lid, 180, 182 en 183.

S'agissant de la « rederij » pour la navigation intérieure, le code stipule ceci:

Artikel 770

1. Indien een binnenschip blijkens de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3 aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, bestaat tussen hen een rederij. Wanneer de eigenaren van het schip onder een gemeenschappelijke naam optreden bestaat slechts een rederij, indien zulks uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte in die registers is ingeschreven.

2. De rederij is geen rechtspersoon.

Artikel 771

Afdeling 1 van titel 3 is op de rederij van een binnenschip van overeenkomstige toepassing.

- AUTRES PAYS

4.59. Dans la plupart des autres pays, le droit en matière de copropriété maritime se rattache à l'un des modèles esquissés ci-dessus¹⁰⁸. En Italie, le *Codice della navigazione* établit une distinction intéressante entre la réglementation de la copropriété sur le plan du droit des biens (*comproprietà*) d'une part (art. 258-264), et la gestion nautique (*società di armamento*) d'autre part (art. 278-286). Même si, en théorie, cette distinction se défend, sa contribution est manifestement limitée et elle n'a pas été appliquée dans d'autres législations¹⁰⁹. Les dispositions du code maritime norvégien sur les *Shipping Partnerships* (Sections 101-119) offrent un autre modèle de comparaison, plus récent et plus utile. Nous y reviendrons à diverses reprises ci-après.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

4.60. Le Livre vert avait posé la question (question 29) de savoir s'il convenait d'affiner la réglementation actuelle sur la copropriété maritime. En particulier, la question était de savoir si les copropriétaires mis en minorité devaient avoir le droit de sortir d'indivision. Selon l'URAB, la question ne soulève pas de problèmes pratiques et ne mérite pas qu'on y consacre de l'attention. La Cour d'appel d'Anvers ne s'est pas opposée en principe à une nouvelle réglementation. L'ABDM a estimé que la sortie d'indivision devait toujours être possible (éventuellement après une première échéance fixe), et en tout cas lorsqu'une différence apparaît vis-à-vis de l'intention initiale des copropriétaires.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

4.61. Pour pouvoir se livrer à une évaluation plus approfondie des intérêts concernés, il convient tout d'abord de constater que la copropriété maritime existe encore toujours dans la pratique.

La doctrine française antérieure avait cependant mis en doute cette situation et avait suggéré que cette institution était totalement obsolète¹¹⁰. La doctrine française plus récente constate cependant que la copropriété maritime, par exemple dans le secteur de la pêche en Bretagne, continue

¹⁰⁸ Voir par ex., pour le Canada et le droit anglais, Gold-Chircop-Kindred, 153-154.

¹⁰⁹ Rodière TGDM ILA 408-409, n° 314-315.

¹¹⁰ Selon Ripert I, 676, n° 780.

d'exister, qu'elle est également appliquée dans la navigation de plaisance, et qu'elle avait été particulièrement encouragée par la législation fiscale lors des années 1980 et 1990, dans le cadre d'une politique de soutien à la marine marchande française¹¹¹. En France également, cette figure juridique continue donc à présenter un intérêt dans la pratique et, à l'heure actuelle, il est manifestement reconnu que même si la toute grande majorité des navires faisant l'objet d'une exploitation commerciale sont la propriété d'une société, la copropriété maritime classique remplit toujours une fonction utile et qu'une demande réelle pour ce modèle d'exploitation continue d'exister.

En Allemagne, où la doctrine considère la *Partenreederei*, à la suite de Wüstendorfer, comme une « *kleinkapitalistische Organisationsform von typisch mittelalterlichem Gepräge* », cette figure juridique remplissait encore un rôle important lors de la reconstruction de la flotte marchande dans l'après-guerre et son utilisation avait été encore récemment encouragée par des mesures fiscales. En 1994, pas moins de 15 % des navires marchands allemands et plus d'un quart des caboteurs allemands étaient aux mains de copropriétaires¹¹². Suite à la suppression des avantages fiscaux, il a cependant été suggéré en 2009 de supprimer la réglementation légale relative à la *Partenreederei*¹¹³.

Aux Pays-Bas, lors de la préparation du livre 8 NBW, il a été constaté que la figure était surtout utilisée par des armateurs établis à Groningen et dans une moindre mesure à Rotterdam, et que sa force d'attraction résidait dans sa simplicité et en l'absence de formalités qui plaît à ceux qui sont « davantage des marins que des commerçants », ainsi que dans les facilités qu'elle offre aux investisseurs particuliers qui ne veulent pas s'occuper de l'exploitation et ne veulent pas accepter de responsabilité solidaire, dans la possibilité de poursuivre sans grandes formalités l'exploitation d'un navire qui se retrouve en indivision suite à un héritage, et dans la facilité de cession des parts du navire¹¹⁴.

Cet intérêt persistant pour la copropriété maritime explique dès lors pourquoi cette figure est encore présente dans la plupart des législations maritimes et pourquoi le régime légal à cet égard a été actualisé dans certains pays. C'est ainsi que la Norvège s'est encore livrée en 1972 à une révision en profondeur de sa législation sur la copropriété maritime.

4.62. S'agissant de la Belgique, il appert des données fournies par le Conservateur des hypothèques maritimes que sur les 415 bateaux inscrits le 10 octobre 2011 au registre des navires, 15 faisaient l'objet d'une copropriété (3 bateaux de pêche, 5 dragueurs, 5 navires de marine marchande et 2 bateaux de plaisance). Ce nombre représentait 3,61 % de la flotte. Concernant les bateaux inscrits et destinés à la navigation intérieure, une petite minorité se trouvait en propriété indivise; il s'agit généralement de relations familiales. Il appert de ces données qu'en Belgique également, la copropriété maritime suscite encore de l'intérêt. Comme dans les autres pays, un cadre légal adéquat est dès lors souhaitable. Et comme on l'a déjà signalé, le cadre actuel est défaillant.

4.63. Une seconde raison, liée à la première, réside dans le fait qu'un statut intéressant et juridiquement sûr de la copropriété maritime pourrait rendre le pavillon belge plus attractif. La

¹¹¹ Beaucourt, C., « De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 », *DMF* 1967, 643-654 et 707-716; Bonassies-Scapel, 183-184, n° 251; Danjon I, 271, n° 170; Moussu-Odier, F., « Le quirat est-il encore l'instrument de l'investissement maritime ? », *DMF* 1999, 699-702; Rodière TGDM ILA, 407, n° 314; Rodière-du Pontavice, 216-218, n° 237-237-2; Vialard, 293-284, n° 330.

¹¹² Herber, 138-140; Rabe, 185-186, n° 1.

¹¹³ Voir *supra*, n° 4.53.

¹¹⁴ PG Boek 8 NBW, 228; voir aussi Japikse, 265-266, n° 505.

copropriété maritime est en effet, en substance, un instrument permettant de réunir des moyens financiers en vue d'investir dans des navires.

4.64. Une troisième raison pour laquelle une amélioration de la réglementation actuelle est souhaitable réside dans l'élargissement du champ d'application de la législation de droit privé sur la navigation à la navigation non commerciale. Il n'est pas exclu que, s'agissant de bateaux-logements, de patrimoine nautique et de bateaux de plaisance et même de navires d'État, des situations de copropriété surviennent dans lesquelles un cadre légal supplétif plus élaboré pourrait s'avérer utile. Le caractère extrêmement succinct et plutôt casuistique des actuelles dispositions de loi font que ces dernières ne peuvent apporter de réponse que dans un nombre limité de cas.

Pour ce qui concerne plus précisément les navires d'État, il n'y a pas lieu de s'écarter, en matière de copropriété maritime, du point de départ général selon lequel ces navires doivent être soumis aux dispositions de l'ébauche de Code belge de la navigation¹¹⁵.

E) CONCLUSION

4.65. Les règles légales actuelles de la copropriété maritime sont extrêmement succinctes, peu structurées et lacunaires. Une comparaison, même superficielle, avec la législation en vigueur en Allemagne, en France et aux Pays-Bas montre que la réglementation reprise dans la Loi Maritime belge est extrêmement limitée et que de nombreuses questions n'y sont absolument pas traitées. Force est également de constater que la copropriété, en Belgique et dans d'autres pays, est jusqu'à ce jour régulièrement utilisée. En vue d'accroître la sécurité juridique et l'attractivité du pavillon belge, et notamment à la lumière de l'applicabilité du Code belge de la navigation aux navires non commerciaux, l'introduction d'un cadre légal plus détaillé, mais supplétif, est particulièrement souhaitable.

¹¹⁵ Sur cette question, voir Livre bleu 2.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 4.1. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.66.

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Article 4.1. Définitions

Dans le présent Code, il convient d'entendre par:

5° « copropriété de navire »: la propriété d'un navire appartenant en indivis à plusieurs personnes, possédant chacune une ou plusieurs parts du navire;

6° « copropriétaire de navire »: tout propriétaire d'un navire en copropriété de navire;

7° « part de navire »: la plus petite part d'une copropriété de navire appartenant à un copropriétaire de navire;

B) COMMENTAIRE

4.67. La définition proposée sous 5° est partiellement inspirée par la définition courante du concept de copropriété du droit commun¹¹⁶.

La définition met l'accent sur la situation de copropriété du droit des biens. S'écartant du droit allemand (§ 489(1) HGB), la définition n'exige pas que les copropriétaires exploitent le navire dans un but lucratif commun. Ceci doit être considéré par rapport au choix exposé ci-après de distinguer nettement la copropriété de navire des modèles d'exploitation de navire en société (voir art. 4.3-4.4). Aux Pays-Bas, le législateur a abandonné l'exigence de « l'usage pour compte commun en vue de la navigation maritime » dans le Livre 8 NBW; Schadee soutient que « l'armement » doit exister, même si le navire n'est exploité ni entièrement ni pour la navigation maritime; que l'exploitation éventuelle se fasse pour un compte commun n'est pas une caractéristique de l'« armement », mais en est bien la conséquence; la propriété « commune » du navire est dès lors suffisante¹¹⁷.

Dans la nouvelle définition belge proposée ici, la propriété indivise du navire n'est pas suffisante; les copropriétaires doivent au moins posséder chacun une part du navire identifiée¹¹⁸. La copropriété du navire – objet indivis – doit donc être fractionnée expressément en autant de parts

¹¹⁶ Voir art. 577-2, § 1 C.C. et à ce sujet Cass., 30 juin 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1445, Pas., 1988, I, 1336, *RW* 1988-89, 574; Vandenbergh, H. et Snaet, S., *Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Anvers, Kluwer, 1997, 6.

¹¹⁷ PG Livre 8 NBW, 232. Concernant le terme « commun », voir cependant également, en droit belge, *infra*, n°4.81.

¹¹⁸ Dans la définition proposée, le terme « indivis » est conservé, parce que, si le *droit de propriété* est divisé, la *chose elle-même* (le navire) ne l'est pas.

du navire revenant aux copropriétaires du navire. Faute de quoi, le régime de la copropriété de navire ne pourra pas être appliqué et l'on se retrouvera alors confronté à une autre forme juridique de droit commun¹¹⁹.

4.68. La définition proposée confirme d'ailleurs une opinion émise généralement suivant laquelle le régime de la copropriété de navire se rapporte à la copropriété d'un seul navire¹²⁰ (« la propriété d'un navire »). Ceci n'empêche évidemment pas qu'un copropriétaire de navire puisse posséder des parts dans plusieurs navires.

4.69. Il n'y a pas lieu d'emprunter aux législations allemande et néerlandaise le terme (*Reederei - rederij*) « armement » pour désigner la situation de copropriété. Ces termes ne sont d'ailleurs pas retenus chez nous dans cette signification; de plus, dans ces pays, l'attention a été attirée sur la confusion de langage possible pouvant résulter de la double signification du mot: dans le langage courant, armement désigne simplement la situation d'un armateur qui exploite le navire, que cet armateur soit propriétaire ou non de ce navire, alors que, dans le contexte discuté ici, ce concept prend la signification juridique plus stricte et spécifique d'un lien de collaboration entre des copropriétaires de navire¹²¹. Ceci explique pourquoi en Allemagne, la situation de la copropriété est généralement indiquée comme *Partenreederei*¹²². Dans l'ébauche de Code belge de la navigation, on s'en tient au terme « copropriété » retenu par les juristes belges spécialisés en droit maritime, mais ce terme est systématiquement précisé comme renvoyant à la « copropriété de navire », pour souligner partout la distinction avec le régime de la copropriété de droit commun. Ainsi qu'il a déjà été exposé, le terme « armateur » est spécialement défini dans l'ébauche de Code belge de la navigation de façon à correspondre à la signification courante de ce concept en Belgique, qui n'a aucun rapport avec la copropriété¹²³.

4.70. En ce qui concerne la preuve de la copropriété de navire, c'est la règle proposée à l'article 3.9 qui s'applique¹²⁴.

4.71. Comme en Allemagne¹²⁵, la situation de la copropriété ne dépend nullement de l'enregistrement du navire dans un registre des navires. Par contre, aux Pays-Bas, les dispositions légales concernant l'armement ne s'appliquent que lorsque la situation de copropriété résulte des registres publics (art. 160 Livre 8 NBW). L'existence de la « rederij » au sens du Code ne résulte pas de la simple copropriété; l'enregistrement est indispensable. Pour les petits navires, non enregistrés, il n'a pas paru nécessaire de prévoir la formule de la « rederij »¹²⁶. Dans la lignée du régime général et actuellement en vigueur en Belgique, l'inscription des droits des copropriétaires de navire dans le cadre de l'ébauche de Code belge de la navigation n'a pour effet que de les rendre opposables aux tiers¹²⁷.

4.72. Les définitions de « copropriétaire de navire » (6°) et de « part de navire » (7°) ne nécessitent que peu ou pas de commentaire. Le nombre de parts de navire (ou « quirats ») est fixé librement par les parties. Il n'y a pas lieu de fixer ce nombre dans la loi. Cela ne se produit d'ailleurs que

¹¹⁹ Voir *infra*, n° 4.81.

¹²⁰ Voir e.a. Rabe, 188-189, n° 12; Rémond-Gouilloud, 141, n° 221; Vialard, 283, n° 330.

¹²¹ Voir e.a. Cleveringa, 234; Japikse, 270, n° 516.

¹²² Herber, 137.

¹²³ Voir *supra*, n° 4.43.

¹²⁴ Comp. pour la France Rodière-du Pontavice, 221, n° 241.

¹²⁵ Herber, 137.

¹²⁶ Japikse, 267, n° 508.

¹²⁷ Voir à ce sujet le Livre bleu 3.

dans peu de législations¹²⁸. Sur le plan international, il existe par ailleurs différents types de fractionnement et une intervention du législateur belge, même à titre supplétif, paraît d'autant moins utile. Ainsi que cela a déjà été dit¹²⁹, la copropriété de navire suppose un fractionnement en parts du navire entre copropriétaires du navire. Si les parties n'ont pas prévu expressément l'attribution de parts du navire, il s'agira probablement d'une forme de propriété collective ou commune dans le chef d'une association ou société sans personnalité juridique, à laquelle ne s'applique pas le régime de la copropriété de navire, à moins que les parties ne modifient la situation (voir l'art. 4.3 commenté ci-après).

Comme dans d'autres pays, la copropriété d'une part de navire est parfaitement possible; il ne s'agit alors pas d'une copropriété de navire dans le sens du Code belge de la navigation.

B.2. ARTICLE 4.2. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

4.73.

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 1 – Copropriété de navire

Article 4.2. Application internationale

§ 1. Le droit applicable à la copropriété de navire est déterminé conformément à l'article 3.4.

Ce droit détermine en particulier les droits et les compétences des copropriétaires de navire et des gestionnaires de navire et en particulier la question de savoir si un ou plusieurs copropriétaires et le gestionnaire de navire peuvent lier les copropriétaires de navire vis-à-vis de tiers.

§ 2. L'article 4.10, § 1, dernier alinéa est d'application sur la procédure en Belgique.

B) COMMENTAIRE

4.74. S'agissant du droit international privé, on peut se contenter en l'espèce de renvoyer à la règle d'attribution objective concernant le statut du navire en droit des biens, qui figure à l'article 3.4 présenté ailleurs¹³⁰. L'application de ces règles se justifie compte tenu de l'accent mis sur les aspects de droit des biens de la copropriété de navire et du point de départ de droit commun selon lequel la loi du statut réel détermine notamment le statut des indivisions, ainsi que la manière dont on peut disposer des indivisions (par exemple si l'unanimité des copropriétaires est requise, ou si la majorité des intérêts emporte la décision)¹³¹. En droit allemand de la copropriété de navire, où l'élément de la société prévaut, le droit concernant la *Partenreederei* n'est pas régi par

¹²⁸ Parmi les législations examinées, seul le *Codice della navigazione* italien fournit un exemple. L'art. 258 de ce code dispose que:

*Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati.
I carati sono ventiquattro e sono divisibili in frazioni.*

¹²⁹ Voir *supra*, n° 4.67.

¹³⁰ Voir Livre bleu 3.

¹³¹ Voir par ex. Heyvaert, A., *Belgisch internationaal privaatrecht. Een inleiding*, Gand, Mys & Breesch, 1995, 150, n° 335.

la loi du pavillon mais bien par la loi du siège d'exploitation¹³². Manifestement, dans de nombreux autres pays, aucune attention spécifique n'a été apportée aux règles de DIP sur la copropriété de navire. Comme indiqué, l'application du droit de l'État du pavillon avait déjà été recommandée par les congrès de droit maritime d'Anvers et de Bruxelles, respectivement en 1885 et 1888¹³³.

4.75. Il convient de remarquer que le règlement Rome I n'est pas d'application sur la compétence de représentation en justice de l'armateur gérant quirataire (art. 1.2, g). En vertu de l'article 4.4, § 2 présenté ci-après, l'article 108 du Code DIP est déclaré comme ne trouvant pas à s'appliquer.

4.76. Par analogie avec le régime de pouvoir de représentation procédurale du capitaine¹³⁴ et de l'agent maritime¹³⁵, il est explicité au § 2 que l'article 4.10, § 1, dernier alinéa concernant la compétence de représentation en justice par l'armateur gérant quirataire vaut comme *lex fori* belge.

4.77. Les dispositions présentées ici ne portent naturellement pas préjudice au DIP concernant les aspects contractuels de la copropriété de navire, ni au DIP concernant la responsabilité extracontractuelle des copropriétaires de navire et de l'armateur gérant quirataire vis-à-vis de tiers.

B.3. ARTICLE 4.3. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

4.78.

Article 4.3. Application matérielle

§ 1. À l'exception des dérogations prévues dans les paragraphes suivants, ce chapitre est applicable à toute copropriété de navire, quelle que soit sa forme, sa dénomination ou sa cause.

§ 2. À moins que tous les copropriétaires de navire n'aient convenu de soumettre leur indivision à ce chapitre, de s'attribuer des parts de navires et de laisser inscrire l'acte en question dans un registre des navires, ce chapitre n'est pas applicable à:

- 1° la communauté de biens des époux ou cohabitants, dont un navire fait partie;
- 2° l'indivisibilité entre cohéritiers d'un propriétaire de navire;
- 3° la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une association de fait;
- 4° la copropriété d'un navire en construction entre le maître de l'ouvrage et le chantier naval.

§ 3. Ce chapitre n'est pas applicable:

- 1° au rapport de droit entre les copropriétaires des parts d'un navire;
- 2° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une société sans personnalité civile;
- 3° à la propriété de l'ensemble d'un navire faisant partie du patrimoine d'une personne juridique;
- 4° aux rapports de droit entre offreurs et propriétaires, et réciproquement entre propriétaires, de certificats immobiliers au sens de la loi du 16 juin 2006 relative aux offres

¹³² Voir Rabe, 191, n° 25.

¹³³ Voir *supra*, n° 4.52.

¹³⁴ Voir Livre bleu 5.

¹³⁵ Voir Livre bleu 7.

B) COMMENTAIRE

4.79. Comme point de départ, le § 1 de la disposition proposée indique clairement que le chapitre en question s'applique à toutes les sortes de copropriété de navire. Le champ d'application doit donc être conçu largement et les exceptions énumérées aux § 2 et 3 plutôt restrictivement. Ni la forme, ni la dénomination, ni la cause de la copropriété de navire n'ont d'importance. L'intention est de créer un régime aussi uniforme et dès lors aussi sûr juridiquement que possible. Les exceptions prévues aux § 2 et 3 ne sont en fait pas toutes de vraies exceptions car l'inapplicabilité aux situations qui y sont mentionnées découle déjà partiellement du fait que celles-ci ne satisfont pas ou ne satisfont que dans une moindre mesure au principe de la copropriété de navire défini à l'article 4.1, 5°. Il est toutefois nécessaire de prévoir explicitement l'inapplicabilité dans le texte légal si on veut obtenir une sécurité juridique maximale.

4.80. Le régime de la copropriété de navire est, dans la plupart des autres pays, uniquement appliqué aux situations de copropriété volontaires¹³⁶, résultant du fait que deux ou plusieurs personnes créent par consentement mutuel un état d'indivisibilité, dans le cas, par exemple, de l'achat en commun d'un navire. Cette façon de voir s'explique par le fait que la copropriété d'un navire n'est pas uniquement considérée comme une situation juridique de droit réel mais également comme étant plus ou moins un modèle d'exploitation choisi délibérément par les copropriétaires et préféré dès lors aux modèles d'exploitation du droit (commun) des sociétés. Dans cette conception de la copropriété de navire, la réglementation légale qui la concerne n'est pas applicable aux cas de copropriété simple ou occasionnelle n'ayant pas été souhaitée mais subie. L'exemple type est l'indivision successorale. Pareille indivision est généralement une situation de transition ayant un caractère temporaire. Les principes de gestion légaux qui s'y rapportent sont la règle de l'unanimité pour la gestion et le droit de tout copropriétaire de demander à tout moment le partage¹³⁷.

Il est frappant toutefois de constater que la rare doctrine belge part du principe que les dispositions sommaires de la Loi Maritime sur la copropriété de navire sont bien applicables à la copropriété occasionnelle, plus précisément à l'indivision successorale¹³⁸. Internationalement, il s'agit là d'une conception historiquement non conforme, voire d'une anomalie. Par ailleurs, la doctrine en question estime que les règles en matière de copropriété de navire ne s'appliquent pas à la gestion du navire qui – quel que soit le régime matrimonial applicable – fait partie du patrimoine commun des époux¹³⁹. Toutes ces thèses sont forcément adoptées sans être fondées sur la moindre disposition légale. La question est particulièrement importante pour la navigation intérieure, encore toujours marquée par des relations familiales.

La solution proposée au § 2 souligne tout d'abord la liberté de choix des copropriétaires « familiaux ». Au principe fixé au § 1 suivant lequel la réglementation de la copropriété de navire est applicable à toutes les sortes de copropriété de navires, il est en effet fait exception pour la copropriété familiale de navires, les intéressés ayant toutefois le droit de soumettre volontairement leur titulaire à la réglementation de la copropriété de navire et de la transformer

¹³⁶ Voir e.a. Danjon I, 269-270, n° 170; Ripert I, 677, n° 782; Rodière LN, 114, n° 88.

¹³⁷ Voir en général Vandenberghe, H. et Snaet, S., *Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Anvers, Kluwer, 1997, 8-9.

¹³⁸ Voir en ce sens Smeesters-Winkelmolen I, 25, n° 11; comparez apparemment dans le même sens Jacobs I, 122-123, n°99; comparez, implicitement plutôt dans un autre sens, Vandenberghe, H. et Snaet, S., *Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Anvers, Kluwer, 1997, 106.

¹³⁹ Voir e.a. Aeby-Decuninck RN, 24, n° 39; De Decker, 8, n° 7, surtout 27; De Smet I, 41, n° 30.

dès lors en une copropriété de navire. Concrètement, des cas d'indivision successorale, d'indivision matrimoniale, et d'indivision entre cohabitants légaux¹⁴⁰ ne sont soumis au régime de la copropriété de navire que lorsque des copropriétaires intéressés optent expressément pour cette solution et la rendent publique par l'inscription dans le registre des navires et des bateaux d'intérieur. Cela peut, par exemple, être le cas lorsque les héritiers souhaitent poursuivre ensemble l'exploitation du navire hérité sous le régime de la copropriété de navire. Le droit français¹⁴¹ et le droit néerlandais¹⁴² envisagent également cette possibilité mais ne connaissent pas de réglementation légale explicite. La disposition proposée s'efforce de créer une sécurité juridique. Elle prévoit que lorsque des copropriétaires optent volontairement pour le système de gestion du Code belge de la navigation, ce système a, en tant que *lex specialis*, priorité sur des règles du droit civil ou, mieux encore, que tout à fait dans la ligne de l'autonomie du droit maritime reconnue dans l'ébauche de Code belge de la navigation¹⁴³, il vaut comme régime juridique de droit maritime autonome.

4.81. Le § 2 prévoit également un règlement pour les situations de propriété « commune » ou collective¹⁴⁴ d'un navire, se présentant comme une association de fait dans laquelle aucun propriétaire quiritaire individuel et aucune part du navire ne sont identifiés mais où le navire appartient à l'ensemble des participants. Les principes classiques de la copropriété des navires (décision à la majorité, cessibilité des parts du navire, etc.) sont ici difficilement applicables¹⁴⁵. Il existe néanmoins une parenté car la propriété collective est également caractérisée par l'objectif commun du patrimoine. De plus, l'application du droit de copropriété du navire pourrait apporter une solution à des situations souvent confuses dans la navigation de plaisance ou le secteur des biens successoraux flottants. C'est pourquoi le § 2, 3 suggère que l'ensemble des propriétaires transforment leur propriété en une copropriété de navire au sens du Code belge de la navigation. Ce faisant, le navire en question est désormais exclusivement régi conformément aux dispositions du Code belge de la navigation qui occupe une position autonome par rapport à d'autres dispositions réglementaires éventuellement applicables. Le régime proposé ne pourra toutefois pas être appliqué à la propriété commune d'une société de droit commun car les règles relatives à la copropriété des navires sont inconciliables avec le droit des sociétés¹⁴⁶.

4.82. Le même principe *opt in* est valable pour la copropriété d'un navire en construction. Ceci présente un intérêt pratique dans le cas d'une cession graduelle de propriété du chantier au maître de l'ouvrage, qui s'effectue au fur et à mesure des paiements partiels du prix. Il existe entre parties une situation de copropriété jusqu'au moment de la cession totale de la propriété. Ainsi que cela a été exposé dans le commentaire relatif au chapitre de l'ébauche de Code belge de la navigation consacré à la construction navale, les parties doivent opter expressément en faveur d'un pareil régime parce que les dispositions légales supplétives partent du principe d'un transfert de propriété lors de la livraison¹⁴⁷. Dans le même esprit, il est proposé ici d'offrir aux parties la

¹⁴⁰ À propos de la qualification des rapports de copropriété entre époux et cohabitants, voir notamment Pintens, W., Van Der Meersch, B. et Vanwinckelen, K., *Inleiding tot het familiaal vermogensrecht*, Louvain, Universitaire Pers Leuven, 2002, 123-124, n° 222 resp. 391-392, n° 819-820.

¹⁴¹ Voir Rodière LN, 114, n° 88.

¹⁴² Voir Japikse, 274-275, n° 530.

¹⁴³ Voir à ce sujet également Livre bleu 1, 156 et ss., n° 1.189 et ss.

¹⁴⁴ À propos de cette notion en général, voyez e.a. Dekkers-Dirix, 114-115, n° 273-274; Geens, K. et Vananroye, J., « De gradaties in de rechtspersoonlijkheid en het vennootschappelijk vermogen », in Van Eeckhoutte, W. (red.), *Rechtspersonenrecht*, Gand, Mys & Breesch, 1999, (425), 461-464, n° 38-42; Vandenberghe, H. et Snaet, S., *Zakenrecht, Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Anvers, Kluwer, 1997, 10-11; Van Gerven, D., *Handboek verenigingen - Editie 2004*, Kalmthout, Biblio, 2004, 41-42, n° 21-22; Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Malines, Wolters Kluwer, 2007, 242-243, n° 92.

¹⁴⁵ Comparez néanmoins, concernant la qualification allemande de la copropriété des navires, *infra*, n° 4.90.

¹⁴⁶ Voir *infra*, n° 4.93.

¹⁴⁷ Voir Livre bleu 3.

possibilité de se soumettre volontairement au nouveau régime légal de la copropriété de navire. Que la jurisprudence et la doctrine relatives au transport graduel de la propriété des navires en construction créent déjà en droit actuel une situation de copropriété de navire¹⁴⁸ n'empêchera pas l'introduction d'une exigence d'un choix explicite dans le Code belge de la navigation, puisque les dispositions du nouveau code fixent un système de gestion bien plus élaboré, ne s'adaptant pas nécessairement aux vœux spécifiques des parties lors d'un contrat de construction du navire. Il n'apparaît d'ailleurs pas nécessaire d'instaurer un régime légal distinct, tel que celui de la *Baureederei* allemande¹⁴⁹.

4.83. Le § 3, 1^o, 2^o et 3^o prévoit que, pour dissiper tout malentendu, ce chapitre ne s'applique pas à la copropriété des parts du navire¹⁵⁰, à la propriété commune dans le chef des associés d'une société sans personnalité civile¹⁵¹ et aux rapports de droit entre les associés d'une personne morale, propriétaire d'un navire et leurs rapports avec des tiers. La loi allemande explicite ce dernier point, du moins pour les sociétés (§489(2) HGB). Tous ces principes peuvent être considérés comme confirmant le droit belge existant (même en l'absence d'ancrage dans la loi).

4.84. La Loi du 16 juin 2006 – visée au § 3, 4^o – relative aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés¹⁵² règle notamment l'émission de certificats immobiliers. Ces certificats, définis comme instruments de dettes incorporant des droits « aux revenus, aux produits et à la valeur de réalisation de l'un ou l'autre bien » fixés lors de l'émission de ces certificats peuvent ne pas uniquement se rapporter à des biens immobiliers, mais également à des navires et à des aéronefs (art. 5 § 4). Pour éviter toute confusion, il est précisé ici que les rapports de droit qui s'y rapportent ne sont pas régis par les dispositions légales sur la copropriété des navires. Le certificat immobilier se rapportant à un navire, au sens de la Loi du 16 juin 2006, n'incorpore d'ailleurs pas, comme tel, de droit de copropriété sur le navire.

B.4. ARTICLE 4.4. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

4.85.

Article 4.4. Autre législation

§ 1. Ne sont pas applicables à la copropriété de navire:

1^o les dispositions du Code Civil sur la copropriété;

2^o le Code des Sociétés.

§ 2. L'article 108 du Code de droit international privé n'est pas d'application sur la représentation par un ou plusieurs propriétaires de navire ou par l'armateur gérant quirataire.

¹⁴⁸ Voir Trib. Anvers 20 mars 1969, *RHA* 1969, 340; Aeby-Deceuninck RN, 25, n^o 42; De Smet I, 40, n^o 29; Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (octobre 1992), Art. 26, 4, n^o 3.

¹⁴⁹ Voir § 509 HGB et à ce sujet Rabe, 229-231, n^o 1-15.

¹⁵⁰ Voir déjà *supra*, n^o 4.72. Le régime vaut bien pour la relation entre copropriétaires de navire dans laquelle il se fait que un ou plusieurs des copropriétaires sont eux-mêmes copropriétaires de parts de navire. La relation mutuelle entre ces derniers n'est pas concernée par ce régime.

¹⁵¹ Voir *supra*, n^o 4.72 ainsi que *infra*, n^o 4.89 et ss. Les associés peuvent naturellement décider de mettre fin à leurs rapports juridiques relevant du droit des sociétés et passer au régime de la copropriété de navire.

¹⁵² *MB* 21 juin 2006.

B) COMMENTAIRE

4.86. L'inapplicabilité à la copropriété de navire des dispositions de droit commun du Code Civil sur la copropriété est admise selon la doctrine actuelle¹⁵³ mais elle n'est fixée nulle part dans la Loi Maritime. Concrètement, il s'agit tout d'abord de l'article 577-2 C.civ. Les dispositions spécifiques sur la copropriété forcée d'immeubles ou de groupes d'immeubles (art. 577-3 à 577-14 C.civ.) ne sont naturellement pas applicables aux navires (voir plus précisément art. 577-3, 1^o al. C.civ.). L'article 815 C.civ. suivant lequel nul ne peut être contraint de rester dans l'indivision n'est pas non plus applicable. Cela résulte déjà du droit actuel¹⁵⁴. La disposition proposée ici ne modifie donc rien, mais clarifie uniquement le droit déjà existant. Elle confirme l'autonomie du droit de la navigation.

4.87. La disposition proposée au 2^o tend à prévenir toute controverse relative à la question de principe de savoir si la copropriété de navire crée une association, une société ou une personne morale. Pour différentes raisons, il a été décidé de répondre résolument par la négative à cette question.

4.88. Il apparaît tout d'abord qu'une réglementation explicite est indispensable car la question posée a provoqué des débats très difficiles, tant en Belgique que pratiquement dans tous les pays voisins, et qui dans certains cas persistent encore à ce jour et aboutissent à une insécurité juridique importante.

4.89. En 1910, Hennebicq avait soutenu, de manière détaillée, qu'en Belgique, la copropriété de navire suscitait, de plein droit, une société commerciale, pouvant être qualifiée comme, ou du moins présentant une parenté avec la société en participation¹⁵⁵ (ce qui correspond aujourd'hui à une société interne). Par contre, Jacobs avait contesté en 1889 que la copropriété de navire suscite une personne morale ou une société et la qualifiait d'indivisibilité régie par des dispositions particulières¹⁵⁶. On peut déduire d'un passage des travaux parlementaires préparatoires à la loi de 1879, ayant introduit l'article 56 actuel dans la Loi Maritime, que le législateur ne trouvait pas la solution dans la conception des armateurs néerlandais et trouvait uniquement nécessaire de prévoir une réglementation relative à la désignation d'un gestionnaire de l'indivision¹⁵⁷. La doctrine belge ultérieure ne s'est pas préoccupée de la question. Après les révisions fondamentales récentes du droit des sociétés, à la fin du siècle dernier, il n'y eut à notre connaissance aucune tentative doctrinale de repositionner la copropriété des navires. Cet arrêt remarquable de tout débat doctrinal ne signifie évidemment pas qu'une réglementation légale soit superflue car le problème de qualification peut resurgir à tout moment.

4.90. Le caractère souhaitable d'une réglementation explicite se trouve conforté par l'étude de la doctrine étrangère et surtout par les différences d'opinion qui s'y déchaînent.

En Allemagne les qualifications se rapportant au droit de sociétés et aux droits réels de la *Partnerreederei* sont très discutées. La loi prévoit déjà que les règles sur la copropriété des navires ne sont pas applicables lorsque le navire est propriété d'une société commerciale (§ 489(2) HGB). Ce qui n'empêche que la *Partnerreederei* est considérée dans la doctrine actuelle plus comme une société sui generis que comme une (simple) situation de copropriété. Ici intervient la règle déjà mentionnée suivant laquelle un navire exploité par une *Partnerreederei* est, par définition, exploité à

¹⁵³ Voir e.a. Aeby-Deceuninck RN, 24, n^o 39.

¹⁵⁴ Voir e.a. Aeby-Deceuninck RN, 24, n^o 39.

¹⁵⁵ Hennebicq II, 110-115, n^o 79-115.

¹⁵⁶ Jacobs I, 122-123, n^o 99.

¹⁵⁷ *Doc.Parl., Chambre*, 1874-75, n^o237, 28-29.

compte commun et avec but lucratif. La *Reedereivertrag* est donc considérée comme un contrat de société. Il ne s'agit toutefois pas d'une société commerciale et encore moins d'une personne morale. La situation de copropriété est généralement – mais non sans d'inévitables controverses, plutôt difficiles à saisir pour des étrangers – qualifiée de *Gesamthandseigentum* et dès lors comme une véritable propriété indivise et non comme une copropriété fractionnée¹⁵⁸.

En France, la loi détaillée de 1967 n'a nullement étouffé le vieux débat¹⁵⁹ sur la qualification et les conséquences de la copropriété des navires. Sous le droit actuel, la jurisprudence et la majorité des auteurs admettent que la copropriété des navires crée une personnalité juridique distincte. Dans le patrimoine de cette personne morale ne figure pas, il est vrai, le navire car celui-ci appartient aux copropriétaires du navire, mais bien une action en contribution de ces mêmes copropriétaires. La doctrine qualifie volontiers la copropriété de navire de société *sui generis*, la parenté avec le modèle de la société résultant de l'apport de chacun, du but de réaliser un profit commun, de la participation aux pertes et profits et de l'*affectio societatis*. Ceci n'empêche que la copropriété du navire est considérée comme une institution hybride se situant entre le droit des sociétés et le droit des biens¹⁶⁰.

Aux Pays-Bas, le Livre 8 NBW prévoit expressément qu'il n'y a d'armement que si un navire appartient, suivant des registres publics, à deux ou plusieurs personnes en commun et que, lorsque les propriétaires du navire interviennent sous un nom commun, il n'existe d'armement que lorsque cela a été expressément convenu dans un acte et que cet acte est inscrit dans ces registres (art. 160.1 Livre 8 NBW). Ainsi que cela a déjà été exposé, le Livre 8 NBW a rayé l'obligation pour le navire d'être exploité, à compte commun, pour la navigation maritime; pareille exploitation n'est pas une caractéristique de l'armement mais en est bien la conséquence et la situation de copropriété est donc suffisante¹⁶¹. Comme cela a également été exposé, le Code néerlandais exige bien l'enregistrement pour qu'il y ait armement. Bien que des discussions aient surgi à ce propos dans la doctrine, la disposition citée visait à tracer une distinction claire entre l'armement et la société en nom collectif¹⁶², cette dernière recevant alors au fait la priorité sur la qualification d'armement. Le Code néerlandais prévoit ensuite explicitement que le fait de la copropriété de navire ne crée pas de personne morale entre les copropriétaires (art. 160.2 Livre 8 NBW). Dans l'ancien droit également, la copropriété de navire n'était pas considérée comme personne morale¹⁶³.

4.91. Un premier motif pour lequel l'Ébauche de Code belge de la navigation opte pour le positionnement radical de la copropriété de navire hors du domaine d'application du droit commun des personnes morales, des sociétés et des associations est de nature historico-juridique et fondamentale. Comme la doctrine française le souligne, la copropriété des navires, considérée comme une forme d'exploitation, constitue une institution juridique qui a précédé de plusieurs siècles le droit commun des sociétés: c'est ainsi qu'elle fut déjà traitée dans le Consulat de la Mer. Cela n'a dès lors que peu de sens de donner à la copropriété de navire une qualification et encore moins une position juridique dans le contexte d'un droit des sociétés bien plus récent. Il faut admettre avec Rodière et du Pontavice que la copropriété des navires est « inclassable » dans le

¹⁵⁸ Voir et compar. Herber, 139; Puttfarken, 221, n° 540; surtout Rabe, 186-189, n° 2-13 en 191, n° 2.

¹⁵⁹ Voir par ex. Danjon I, 271-284, n° 171-173; Ripert I, 677-680, n° 782-784.

¹⁶⁰ Concernant la qualification, voyez e.a. Bonassies-Scapel, 174, n° 254; Remond-Gouilloud, 142-143, n° 223; Rodière TGDM ILA, 427-432, n° 330-332; Rodière-du Pontavice, 221-222, n° 242; Vialard, 290-292, n° 344; Vialard, A., note sous Cour d'appel de Basse-terre, 6 novembre 1995, *D.M.F.*, 1996, 1124-1127; voir récemment en cause Cass. fr., 15 avril 2008, *D.M.F.*, 2008, 924, note Delebecque, Ph., « Confirmation: la copropriété des navires a la personnalité morale; mais on ne sait toujours pas quel en est le type ».

¹⁶¹ Voir *supra*, n° 4.67.

¹⁶² Japikse, 270, n° 514; compar. Oostwouder, 26.

¹⁶³ Voir e.a. Cleveringa, 234 en 237.

droit des sociétés¹⁶⁴; en d'autres termes, elle ne peut être assimilée à aucun type de société. On peut même, reprenant une boutade de Vialard¹⁶⁵, déclarer que la copropriété de navire n'est même pas une société *sui generis* pour le simple motif qu'il s'agit d'une copropriété de navire. Finalement, cette vision ne fait que confirmer l'autonomie du droit de la navigation maritime, une idée qui occupe une place centrale dans l'Ébauche de Code belge de la navigation¹⁶⁶.

4.92. En outre, le droit belge connaît un système limité de personnes morales. La personnalité morale n'est accordée qu'en vertu d'une disposition légale. On ne peut créer de personne morale hors des formes juridiques reconnues par le législateur¹⁶⁷. Ni la Loi Maritime actuelle, ni la doctrine actuelle qui s'y rapporte ne suggèrent que la copropriété de navire entraînerait la personnalité morale. Il n'y a aucun motif de s'écarter de cette conception¹⁶⁸. L'ébauche de Code belge de la navigation rejoint sur ce point la règle correspondante néerlandaise.

4.93. Il a déjà été précisé que la propriété « commune » actuelle d'un navire au sein d'une société sans personnalité juridique n'était pas soumise aux règles relatives à la copropriété de navire¹⁶⁹. Du fait que dans l'article proposé ici, l'application de (tout) le Code des sociétés se trouve exclue, il apparaît aussi clairement que la création d'une situation de copropriété de navire ne peut pas non plus créer une nouvelle société de droit commun. Tout comme la copropriété de navire, la société de droit commun se passe de la personnalité juridique. La qualification d'une forme d'exploitation de navire comme nouvelle société de droit commun est toutefois inconciliable avec les principes classiques du droit maritime qui régissent la gestion d'un navire en copropriété. La société de droit commun a un caractère *intuitu personae* et il en résulte qu'elle prend fin en principe par la mort ou la démission d'un associé (art. 39 Code des Sociétés) et que les parts de la société ne peuvent en principe être cédées qu'avec le consentement des autres associés (art. 38 Code des Sociétés). Les associés sont en outre en principe tenus à parts égales envers le tiers (art. 52 Code des Sociétés), ce qui est différent du partage suivant les parts de navire dans le cadre de la copropriété de navire. Les associés d'une société commerciale de droit commun sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers (également art. 52 Code des Sociétés), une règle qui dans sa sévérité n'existe plus dans aucun pays voisin pour la copropriété de navire, même lorsqu'elle se rapporte à un navire exploité à des fins lucratives. Bien qu'il existe incontestablement une parenté entre la copropriété de navire et la société de droit commun, il est clairement inopportun de mêler les régimes légaux applicables à ces figures juridiques. Pareille assimilation ne peut amener que confusion et insécurité juridique. Par ailleurs, les dispositions commentées ici impliquent également que la copropriété de navire ne crée ni une société commerciale momentanée, ni une société interne.

4.94. Pour des motifs analogues, la copropriété de navire ne crée pas d'association. L'application du droit sur les associations sans personnalité morale aboutirait d'ailleurs à l'insécurité juridique, puisque ce droit n'a pas de fondement légal et est en grande partie et par analogie dérivé des principes généraux¹⁷⁰.

4.95. Les dispositions légales déclarées hors d'application par le § 2 proposé s'énoncent comme suit::

¹⁶⁴ Rodière-du Pontavice, 222, n° 242.

¹⁶⁵ Vialard 292, n° 344.

¹⁶⁶ Voir Livre bleu 1, 156 et ss., n° 1.189 et ss.

¹⁶⁷ Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Malines, Wolters Kluwer, 2007, 60, n° 32; voir en particulier art. 2, § 2 Code des sociétés.

¹⁶⁸ Voir du reste art. 877-5, § 1 C.civ. concernant la copropriété de bâtiments.

¹⁶⁹ Voir *supra*, n° 4.83.

¹⁷⁰ Voir e.a. Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Malines, Wolters Kluwer, 2007, 243-244, n° 93.

Art. 108. Droit applicable à l'effet de la représentation à l'égard de tiers.

La question de savoir si un intermédiaire peut représenter envers les tiers la personne pour le compte de laquelle il prétend agir et régie par le droit de l'État sur le territoire duquel l'intervenant agit. Il est présumé, sauf preuve contraire, que cet État est celui sur le territoire duquel il a sa résidence habituelle.

B.5. ARTICLE 4.5. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

4.96.

Article 4.5. Dispositions dérogatoires

Sont nulles les dérogations aux articles 4.1, 5°, 6° et 7°, 4.2, § 2, 4.3, 4.4, 4.7, 4.9, § 6, 4.10, 4.13 et 4.18.

B) COMMENTAIRE

4.97. Dans la disposition proposée, il a été délibérément opté pour une réglementation en principe supplétive. Ceci est conforme au droit belge actuel¹⁷¹ et à la législation allemande (§ 490 HGB) en matière de copropriété de navire, et constitue d'ailleurs une règle générale dans le cadre de l'ébauche de Code belge de la navigation¹⁷². Contrairement à ce qui est prévu en France et aux Pays-Bas, les règles concernant le fonctionnement interne de la copropriété des navires ne doivent pas être impérativement imposées aux parties. Les exceptions aux dispositions de la présente proposition d'article de loi concernent quelques questions fondamentales, telles que la qualification de la copropriété de navire, la délimitation par rapport à d'autres institutions juridiques et la législation qui leur est applicable, le principe de bonne foi, la cessation de la copropriété ou encore la situation juridique de tiers.

4.98. Ni la forme, ni la dénomination de la convention prévoyant les règles dérogatoires ne sont réglées dans le texte légal. Les parties demeurent ici également libres.

4.99. La règle selon laquelle les dispositions légales proposées sont de droit supplétif implique que l'ensemble des copropriétaires de navire peut y déroger par contrat. Elle n'implique toutefois pas que la majorité puisse déroger à la convention conclue précédemment par l'ensemble des copropriétaires de navire. Quant à ce dernier point, il y a lieu de se référer à l'article 4.6, § 5.

B.6. ARTICLE 4.6. RÈGLE DE LA MAJORITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.100.

Article 4.6. Règle de la majorité

§ 1. Les copropriétaires de navire prennent toute décision touchant leur intérêt commun, à la majorité simple des voix.

¹⁷¹ Voir e.a. Smeesters-Winkelmolen I, 25, n° 11.

¹⁷² Voir Livre bleu 1, 174-175, n° 1.208.

§ 2. Tout copropriétaire de navire dispose d'un droit de vote proportionné à ses portions d'intérêt dans le navire.

§ 3. La majorité des voix est formée par les voix des copropriétaires de navire dont les parts de navire représentent plus de la moitié de la valeur du navire.

§ 4. Les copropriétaires de navire qui disposent d'une majorité des voix ne doivent pas consulter les autres copropriétaires de navire.

§ 5. En dérogation au § 1, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires de navire.

B) COMMENTAIRE

4.101. Tout comme dans le droit belge actuel (art. 57, §1 de la Loi Maritime) et le droit allemand (art. 491(1) HGB), le droit anglais¹⁷³, le droit français (art. 11 Loi n° 67-5) et le droit néerlandais (art. 717.1 NBW), c'est la majorité qui décide des questions communes. Tel est le principe général prévu au § 1, le § 5 fixant une exception.

4.102. L'exigence de la majorité n'est valable, suivant le texte légal, que pour des décisions touchant l'intérêt commun des copropriétaires de navire. Ceci correspond également à la législation actuelle. L'intérêt commun concerne la propriété et l'exploitation du navire, c'est-à-dire d'une manière générale la gestion du navire¹⁷⁴. Le choix du capitaine, la fixation de ses gages, l'affrètement du navire, la prise d'hypothèques sur le navire sont des exemples de décisions auxquelles s'applique la règle de la majorité¹⁷⁵. D'autres exemples sont les décisions en matière de chargement, de fret et de tarifs, les questions d'équipage, les problèmes financiers, les décisions en matière de navigation et d'organisation à terre¹⁷⁶. Les problèmes qui ne touchent que l'intérêt personnel d'un des copropriétaires de navire échappent à l'exigence de majorité. C'est ainsi que tout copropriétaire de navire peut en principe disposer de sa part d'intérêt dans le navire (voir plus précisément l'article 4.16).

4.103. Selon le droit belge actuel, il est établi que la majorité ne se calcule pas par tête¹⁷⁷. Les § 2 et 3 – tels qu'ils sont proposés – confirment en substance le principe retenu par l'article 57, § 2 de la Loi Maritime. Ils correspondent notamment aux réglementations allemandes et françaises (§ 491(1) HGB; art. 11, § 2 Loi n° 67-5). Lorsqu'un seul copropriétaire de navire possède une majorité des portions d'intérêt dans le navire, il peut décider seul. On a renoncé à reprendre la formulation néerlandaise une peu plus compliquée (art. 171.2 Livre 8 NBW)¹⁷⁸.

4.104. Comme apparemment dans tous les systèmes juridiques, en cas de parité de voix, la proposition est rejetée. Si cela empêche l'usage normal du navire, il y aura lieu de solliciter judiciairement la désignation d'un armateur gérant quirataire (art. 4.13), ou une vente judiciaire (art. 4.18, § 2), ou une combinaison des deux mesures.

¹⁷³ Voir *supra*, n° 4.55.

¹⁷⁴ De Smet I, 40, n° 29.

¹⁷⁵ Smeesters-Winkelmolen I, 26, n° 12.

¹⁷⁶ Compar. Japikse, 301, n° 617.

¹⁷⁷ Smeesters-Winkelmolen I, 29, n° 13.

¹⁷⁸ Voir à ce sujet e.a. Cleveringa, 242 ; Japikse, 302, n° 619.

4.105. Le § 4 évite une discussion sévissant dans d'autres pays¹⁷⁹. La règle normale de majorité et la nécessité d'une gestion rapide et efficace impliquent qu'il n'y ait pour les propriétaires majoritaires aucune obligation de consulter la minorité. La règle de l'article 4.7 n'y apporte qu'un seul correctif lorsque dans des circonstances particulières de la situation la non-consultation serait manifestement irraisonnable et injuste. Ainsi qu'il est exposé dans cet article¹⁸⁰, le juge saisi ne peut en pareil cas procéder qu'à un contrôle marginal de la décision.

4.106. Diverses législations étrangères soumettent certaines décisions à une exigence d'unanimité, dérogeant en ceci au principe majoritaire. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas, l'exigence de l'unanimité s'applique aux décisions relatives à la désignation d'un comptable n'étant pas membre de l'armement, ou à l'extension de la compétence du comptable hors de ses fonctions légales, ou à la conclusion pour plus de 6 mois d'un affrètement coque nue, d'un affrètement à temps ou de toute autre convention de mise à disposition et à la dissolution de l'armement au cours de la durée d'un contrat de transport ou d'une convention mettant le navire à la disposition d'un autre ou d'un voyage entrepris pour la pêche (art. 171.3 Livre 8 NBW)¹⁸¹. Le premier cas n'est toutefois pas applicable aux navires de pêche maritimes (art. 172 Livre 8 NBW). Comme il sera exposé plus loin, l'exigence de l'unanimité s'applique en Allemagne aux modifications et dérogations du *Reedereivertrag* (art. 491(2) HGB). Ce pays exige également l'unanimité pour la désignation d'un armateur gérant non propriétaire (§ 492(2) HGB), pour la cession d'une portion d'intérêt du navire pouvant entraîner la perte de la nationalité allemande (§503(2) HGB) et pour une dérogation aux règles normales relatives à la vente publique volontaire du navire (§506(2) HGB). En France, l'unanimité est requise pour l'application d'une portion d'intérêt du navire pouvant entraîner la perte de la nationalité française (art. 22, § 2, Loi n° 67-5) et si aucun gérant spécial n'est désigné pour l'intervention des copropriétaires de navire comme gérants (art. 16).

Cinq motifs justifient la renonciation à prévoir de pareilles dérogations à la règle de la majorité dans le Code belge de la navigation.

Tout d'abord le fait que la Loi Maritime ne prévoit pas non plus de dérogation à la règle de la majorité et il n'apparaît pas nécessaire d'y apporter une modification. Dans d'autres pays, tels que la France, des exceptions légales à la règle de la majorité sont d'ailleurs mal accueillies par la doctrine¹⁸².

En deuxième lieu, l'application de dérogations risque de créer des interprétations contestées.

En troisième lieu, une application généralisée de la règle de la majorité favorise l'exploitation facile du navire.

En quatrième lieu, et pour finir, en ce qui concerne l'exception allemande citée, il y a lieu d'observer que si les copropriétaires de navire fixent leurs rapports mutuels dans une convention, ils sont censés prêter à cette occasion une attention toute particulière aux règles du processus décisionnel. Si des parties veulent déroger à la règle de la majorité, elles n'ont qu'à en convenir expressément.

4.107. Le § 5 confirme le principe évident, déjà annoncé ci-dessus¹⁸³, et selon lequel une modification ou une dérogation à une convention conclue précédemment *par l'ensemble des*

¹⁷⁹ Voir à ce sujet e.a. Rabe, 193-194, n° 3 ; Ripert I, 680, n° 785.

¹⁸⁰ Voir *infra*, n° 4.110.

¹⁸¹ Voir plus précisément Japikse, 303-311, n° 622-645.

¹⁸² Vialard, 286, n° 336.

¹⁸³ Voir *supra*, n° 4.99.

copropriétaires de navire, exige l'unanimité, par dérogation à la règle de la majorité. Une règle analogue est retenue dans la législation allemande (§ 491(2) HGB). Une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires de navire – reprenant éventuellement et conformément à l'article 4.4 des dérogations à ce chapitre et de possibles règles particulières en faveur de la protection de la minorité – constitue, pour ainsi dire, la loi fondamentale de collaboration. Pareille convention perdrait de son sens si la majorité pouvait ensuite s'y opposer. La flexibilité voulue pour la régime de la copropriété de navire ne peut avoir pour effet que la majorité méconnaisse les accords explicites convenus avec les autres propriétaires. Finalement, la règle proposée ici confirme uniquement que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites (art. 1134 C.civ.).

Dans le souci de la sécurité juridique, et contrairement à la doctrine allemande¹⁸⁴, même les dérogations non fondamentales à la convention ne sont pas tolérées. Il n'y a évidemment pas de problème lorsque la convention autorise elle-même des dérogations approuvées par une décision majoritaire.

Le point de vue allemand exigeant l'unanimité pour une modification du but de l'armement ou pour une reconstruction essentielle du navire¹⁸⁵ ne peut pas non plus être adopté. Le régime belge accorde classiquement moins d'importance au but de la coopération entre les copropriétaires de navire et il n'y a pas de raison pour que le principe majoritaire ne puisse s'appliquer à un projet de reconstruction, évidemment et comme toujours, sous réserve d'accords contractuels différents. Ceci doit également valoir pour une modification de la destination du navire, pour un changement de pavillon et pour une décision qui peut avoir pour effet un changement de pavillon. Il y a éventuellement lieu de se référer à l'article 4.18, § 2 examiné plus loin.

B.7. ARTICLE 4.7. CARACTÈRE RAISONNABLE ET ÉQUITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.108.

Article 4.7. Caractère raisonnable et équité

Les copropriétaires de navire doivent se comporter entre eux de manière raisonnable et équitable.

B) COMMENTAIRE

4.109. La disposition proposée est une formulation nouvelle d'une disposition du Code néerlandais (art. 162 Livre 8 NBW), qui répond au principe de la bonne foi¹⁸⁶. Le principe s'exprime dans la doctrine anglaise qui souligne que même dans les cas de décisions prises à la majorité, il y a lieu de tenir compte des intérêts de la minorité¹⁸⁷. La règle édictée ici servira surtout de correctif au principe majoritaire. Le correctif ne pourra cependant pas aboutir à ce que toute décision prise à la majorité puisse être remise en question par la minorité. Quant aux propriétaires minoritaires, ils doivent respecter tout autant les principes en question.

¹⁸⁴ Rabe, 195, n° 10.

¹⁸⁵ Voir encore une fois § 491(2) HGB et Rabe, 195, n° 12.

¹⁸⁶ PG Boek 8 NBW, 234 ; Japikse, 277, n° 540. Cependant, l'objectif n'a pas été de reprendre toutes les interprétations néerlandaises en la matière. La disposition proposée doit s'expliquer de manière autonome en tenant compte des règles d'interprétation contenues dans l'ébauche de Code belge de la navigation (Voir Livre bleu 2) et de l'obligation légale de bonne foi.

¹⁸⁷ Voir *supra*, n° 4.55.

4.110. Le juge ne peut intervenir que lorsqu'il y a une méconnaissance manifeste de la raison et de l'équité. En d'autres mots, il est chargé d'un examen marginal. C'est à dessein qu'on a voulu ne pas définir expressément le fondement juridique d'une contestation ou d'une action en nullité des décisions majoritaires qui seraient atteintes de vices de forme ou contraires à l'intérêt général de la copropriété et prises dans le seul but de favoriser la majorité et de léser la minorité. Pareil règlement est bien inscrit dans la législation française (art. 12 Loi n° 67-5). Il invite à procéder et serait, en ce sens, difficilement conciliable avec la nécessité d'une gestion rapide et efficace du navire. La loi française prévoit même un délai de 3 ans pour attaquer les décisions majoritaires; la doctrine estime que ce délai est manifestement excessif, tout au moins en ce qui concerne les vices de forme¹⁸⁸. Dans le système proposé ici, aucun délai n'est prévu et aucune procédure en annulation n'est organisée. La proposition part du principe que bien que la sécurité juridique doive évidemment être préservée, le juge n'interviendra qu'avec réserve dans la prise de décision.

B.8. ARTICLE 4.8. COMPÉTENCE DE REPRÉSENTATION

A) TEXTE DE LOI

4.111.

Article 4.8. Compétence de représentation

Les copropriétaires de navire peuvent être représentés par l'un ou plusieurs d'entre eux, à la condition de disposer ensemble d'une majorité de portions d'intérêt du navire.

B) COMMENTAIRE

4.112. La disposition proposée correspond notamment à la législation néerlandaise (art. 180.1 Livre 8 NBW). Cette réglementation permet d'éviter la situation inconfortable existant dans le droit français¹⁸⁹ dans laquelle les copropriétaires de navire n'ayant pas nommé de gérant de navire doivent tout de même agir unanimement. Pour savoir si les copropriétaires de navire intéressés représentent une majorité, les tiers peuvent consulter le registre des navires de mer ou celui des bateaux d'intérieur, pour lesquels la situation de la copropriété de navire – y compris le partage des portions d'intérêt du navire – peut être rendue opposable aux tiers¹⁹⁰. Les tiers peuvent également vérifier dans le registre des navires si des copropriétaires de navire ont désigné un armateur gérant quirataire, qui leur fait perdre leur propre compétence de représentation, conformément à l'article 4.9 § 3. Ceci constitue une amélioration par rapport au droit néerlandais qui contraint le tiers à consulter tant le registre des navires que le registre de commerce¹⁹¹.

4.113. Il n'a pas été prévu de disposition relative à la compétence exceptionnelle de chacun des copropriétaires de navire de lier dans les cas urgents les autres copropriétaires de navire – pareille disposition figure au Livre 8 NBW (art. 180.2) et est même de droit impératif (art. 186). Il est à craindre que pareille compétence exceptionnelle puisse trop vider de son contenu la règle normale de majorité. De plus, à la lumière des rapports d'exploitation et des moyens de communication actuels, les compétences exceptionnelles analogues du capitaine ont-elles aussi été conçues plutôt limitativement dans le Code belge de la navigation¹⁹². Il serait peu logique de

¹⁸⁸ Bonassies-Scapel, 185, n° 256.

¹⁸⁹ Bonassies-Scapel, 186-187, n° 259.

¹⁹⁰ Sur la publicité des droits sur les navires, voir Livre bleu 3.

¹⁹¹ Voir Japikse, 344-345, n° 751.

¹⁹² Voir Livre bleu 5.

définir les compétences exceptionnelles du capitaine dans un sens limité et de créer de nouvelles compétences en faveur d'un copropriétaire de navire individuel. En fin de compte, les parties sont libres en cette matière de convenir d'un règlement convenant aux nécessités spécifiques de l'exploitation concrète des navires.

B.9. ARTICLE 4.9. NOMINATION D'UN ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.114.

Article 4.9. Nomination d'un armateur gérant quirataire

§ 1. Les copropriétaires de navire peuvent nommer un armateur gérant quirataire.

§ 2 Un armateur gérant quirataire peut mais ne doit pas être un copropriétaire de navire. Il peut être une personne morale.

§ 3. Du fait de la nomination d'un armateur gérant quirataire, les copropriétaires de navire perdent la compétence de représentation prévue à l'article 4.8.

§ 4. S'il est nommé plus d'un armateur gérant quirataire, ceux-ci décident de commun accord.

§ 5. L'armateur gérant quirataire est un mandataire. Les dispositions du Code Civil sur le mandat sont applicables, sauf les dérogations prévues dans ce code ou clause dérogatoire.

§ 6. La nomination d'un armateur gérant quirataire est opposable aux tiers par son inscription dans un registre des navires.

B) COMMENTAIRE

4.115. La nomination d'un armateur gérant quirataire n'est pas réglée dans la Loi Maritime mais bien dans les législations allemande, française¹⁹³ et néerlandaise (voir § 492(1) HGB, art. 163 NBW, art. 14 de la Loi française n° 67-5). Ces législations précisent le statut de l'armateur gérant quirataire et notamment sa compétence de représentation. Les dispositions commentées ici constituent une réglementation comparable.

4.116. La terminologie utilisée dans le Code belge de la navigation a été mûrement réfléchie. L'expression « armateur gérant quirataire » (en néerlandais *quiratair scheepsbeheerder*) indique clairement qu'il s'agit ici d'un armateur gérant d'une espèce spécifique, plus exactement celle qui intervient sur l'ordre des copropriétaires de navire. Ceci est plus clair (en néerlandais) que le mot « gérant » de la loi française (anciennement « armateur gérant » ou « armateur titulaire »). Les concepts allemand et néerlandais correspondants – respectivement *Korrespondentreeder*, *Schiffsdirektor* ou *Schiffsdisponent*, et *boekhouder* – ont moins de puissance propre et/ou ne sont pas utilisés chez nous dans le même sens. D'ailleurs le terme néerlandais était déjà considéré comme

¹⁹³ Voir aussi de Grancourt de Musset, B., « Les fonctions de gérant d'un navire en copropriété dans la loi du 3 janvier 1967 », *DMF* 1974, 259-266.

archaïque lors de la préparation du Livre 8 NBW¹⁹⁴; les termes *bestuurder* ou *directeur* de l'armement étaient également utilisés autrefois¹⁹⁵.

4.117. Le terme « nomination » a été préféré à « désignation » pour ne pas suggérer que l'armateur gérant quirataire est nécessairement un préposé (bien que, comme dans d'autres systèmes juridiques, il n'y ait pas d'objection à ce qu'il en soit ainsi¹⁹⁶). De plus, le terme est dans la lignée de la loi sur la copropriété d'appartements (art. 577-8 C.civ.). Le texte légal précise ensuite que, tout comme dans les autres systèmes juridiques examinés, la nomination d'un armateur gérant quirataire n'est pas une obligation¹⁹⁷ (elle paraît notamment moins évidente dans le cas d'un affrètement coque nue ou d'autres formes de cession d'armement), et que ce gérant ne doit pas être copropriétaire de navire. Dans la pratique, ce sera souvent le cas dans la navigation de plaisance et la navigation de pêche.

4.118. Il est confirmé explicitement qu'une personne morale peut également être armateur gérant quirataire. Ceci s'inspire de la législation néerlandaise qui, il est vrai, mentionne uniquement une société (art. 8:163 NBW). Dans la perspective d'un large domaine d'application de l'ébauche de Code belge de la navigation, il est souhaitable de ne plus réserver aux sociétés la gestion quirataire des navires.

4.119. Conformément à une opinion généralement admise¹⁹⁸, le § 3 confirme l'exclusivité de la compétence générale de représentation de l'armateur gérant quirataire. Si un tel gérant est nommé, à il est le seul compétent pour accomplir des actes en gestion. Cela vaut aussi pour la représentation en justice¹⁹⁹. Ceci n'empêche que des procurations spéciales sont encore toujours fournies pour des décisions ad hoc. Les porteurs de pareilles procurations ne sont pas des armateurs gérants quirataires au sens des dispositions commentés ici. Enfin, il convient de remarquer que le règlement proposé ne porte pas préjudice aux compétences de l'agent maritime.

4.120. Le fait qu'il puisse y avoir plus d'un armateur gérant quirataire, comme le prévoit le § 4, constitue une disposition empruntée à la législation française (art. 14 Loi n° 67-5). Cette législation prévoit également qu'en cas de pluralité de gérants, ils agissent de commun accord (art. 16 Loi n° 67-5). Ceci implique que toute décision doit être signée par chacun des armateurs gérants quirataires²⁰⁰.

4.121. Le § 5 précise que l'armateur gérant quirataire est un mandataire. Sauf là où le Code belge de la navigation y déroge expressément ou si les parties ont convenu d'une clause qui y déroge, son statut juridique est dès lors fixé par le droit commun en matière de mandat (art. 1984-2010 C.civ.). En France, la responsabilité du gérant de navire se trouve également réglée suivant les principes du mandat²⁰¹. Le statut de mandataire doit d'ailleurs être déduit du libellé de l'actuel article 56 de la Loi Maritime.

4.122. Le § 6 crée un fondement légal à l'inscription de la nomination de l'armateur gérant quirataire sur le registre des navires. Pareille publication est expressément prescrite de droit

¹⁹⁴ PG Boek 8 NBW, 235.

¹⁹⁵ Japikse, 278, n° 545.

¹⁹⁶ Voir par ex. Japikse, 279-280, n° 550 ; Rabe, 197, n° 5.

¹⁹⁷ En Norvège, la désignation d'un *managing reder* est bel et bien une obligation (Section 103 du Maritime Code).

¹⁹⁸ Comp. par ex., pour les Pays-Bas, Japikse, 332, n° 714; comp. cependant Comm. Anvers, 30 janvier 2002, *Eur.Vervoerr.* 2002, 243.

¹⁹⁹ Comp. PG Boek 8 NBW, 246.

²⁰⁰ Bonassies-Scapel, 186-187, n° 259.

²⁰¹ Bonassies-Scapel, 187, n° 260; Voir déjà Ripert I, 683, n° 788.

impératif en Allemagne²⁰². L'inscription rend le mandat de l'armateur gérant quirataire opposable aux tiers, ainsi que l'incompétence des copropriétaires de navire qui en résulte.

B.10. ARTICLE 4.10. COMPÉTENCES DE L'ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.123.

Article 4.10. Compétences de l'armateur gérant quirataire

§ 1. L'armateur gérant quirataire est compétent pour accomplir au nom et pour le compte des copropriétaires de navire tous les actes juridiques nécessaires à l'utilisation normale du navire, en ce compris la conclusion de conventions d'affrètement, de transport et d'assurances, la mise en exécution de réparations extraordinaires et la constitution d'un fonds de limitation.

Il exerce vis-à-vis de l'équipage l'autorité patronale et est notamment compétent pour désigner et congédier le capitaine.

Il représente les copropriétaires de navire à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme défendeur.

Sans préjudice d'autres modalités de signification, la signification à un ou plusieurs copropriétaires de navire peut être adressée à l'armateur-gérant quirataire pour les affaires relatives au navire concerné ou au voyage concerné.

§ 2. L'armateur gérant quirataire ne peut, en ce qui concerne le navire, accomplir que les actes de disposition prévus par un mandat exprès.

§ 3. Dans le doute, les compétences de l'armateur gérant quirataire sont interprétées au sens large.

§ 4. Sauf en cas de mauvaise foi, les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur gérant quirataire ne peuvent être opposées aux tiers même si elles ont été rendues publiques.

B) COMMENTAIRE

4.124. La Loi Maritime ne prévoit pas de description de la compétence de l'armateur gérant quirataire. Pour éviter toute confusion, il est important d'instaurer une réglementation légale supplétive claire. Celle-ci repose sur deux principes:: la simplicité, de manière à obtenir la sécurité juridique maximale, et la nécessité d'une gestion rapide et efficace du navire. C'est dans cette perspective qu'il y a lieu de concevoir largement la compétence de l'armateur gérant quirataire.

4.125. Le point de départ est que l'armateur gérant quirataire est en tous cas compétent pour l'accomplissement des actes d'administration (art. 1988, 1^o al, C.civ.). La notion d'acte d'administration doit toutefois, en ce qui concerne un navire, être interprétée largement. Le texte légal proposé retient en son § 1 le critère « tous les actes juridiques [...] nécessaires à l'usage normal du navire ». Le mot plus général « usage » a été préféré ici au mot « exploitation » parce que ce dernier terme pourrait être compris comme visant une destination commerciale du navire.

²⁰² Voir Rabe, 197, n^o 4.

Il est expressément indiqué que l'armateur gérant quirataire est, dans le cadre de son mandat normal, également compétent pour conclure des contrats d'affrètement, de transport et d'assurance et pour faire procéder à des réparations extraordinaires. La mention spécifique de ces deux catégories d'actes juridiques donne en même temps une indication générale quant à l'étendue de la compétence, en permettant de l'estimer également dans d'autres cas.

La constitution d'un fonds de limitation est également une mission normale; dans le cadre de la responsabilité des copropriétaires de navire réglée à l'article 4.15, elle pourra même être considérée comme une obligation²⁰³.

4.126. En ce qui concerne l'autorité sur l'équipage et la position du capitaine, il est référé au titre 4 de l'ébauche de Code belge de la navigation et aux différentes lois sur le contrat de travail des gens de mer, auxquelles la disposition commentée ici ne fait pas obstacle (étant entendu, pour être plus précis, que la compétence de recrutement et de congédiement de l'armateur gérant quirataire se trouve confirmée). La mention dans cette disposition est nécessaire pour préciser que les compétences en question appartiennent exclusivement, toujours sauf clause contraire, à l'armateur gérant quirataire, à l'exclusion des autres copropriétaires de navire. Rien n'empêche toutefois que l'autorité patronale soit finalement attribuée par l'armateur gérant quirataire à, par exemple, un affréteur coque nue. Dans la pratique belge de l'armement, l'armateur gérant quirataire n'intervient pas lui-même comme employeur, mais mentionne toujours qu'il intervient « *as agent* » en indiquant le responsable. La disposition proposée clarifie le fait que l'armateur gérant quirataire dispose normalement de cette compétence de représentation.

4.127. Quelques autres législations connaissent une compétence de l'armateur gérant plus limitée. C'est ainsi que le Livre 8 NBW prévoit que le comptable ne peut procéder à la moindre réparation exceptionnelle ou à la nomination ou au congédiement d'un capitaine (art. 8:164) sans l'autorisation des membres de l'armement. Cette réglementation est toutefois déjà une solution plus libérale par rapport au régime, réputé vieilli, qui était applicable avant l'entrée en vigueur du Livre 8 NBW²⁰⁴. Le *Handelsgesetzbuch* allemand contient des limitations analogues (voir § 493(5)). Il n'y a pas lieu de compliquer le régime légal supplétif du Code belge de la navigation avec de pareils détails. La simplicité de la réglementation et le caractère souhaitable d'une gestion rapide et efficace priment. La doctrine allemande se plaint d'ailleurs de ce que les limitations légales sont totalement dépassées par la pratique et que les conventions les mettent habituellement hors d'application tout en élargissant les compétences du gérant²⁰⁵.

4.128. Les travaux imposés par l'autorité ou une société de classification ressortent évidemment de la compétence de l'armateur gérant quirataire. Dans le cas d'un affrètement coque nue, la compétence de désignation et de congédiement du capitaine par l'armateur gérant quirataire devra évidemment céder le pas à la compétence du fréteur coque nue.

4.129. La compétence de représentation en justice existe également dans la Loi Maritime actuelle (art. 56) et dans les législations étrangères (voir p.ex. § 495(3) HGB et Section 105 du Code maritime norvégien). Cette compétence ne peut évidemment toutefois être exercée que dans les matières pour lesquelles l'armateur gérant quirataire est matériellement compétent²⁰⁶. Comme dans le cas du capitaine et de l'agent maritime, une disposition expresse est reprise relativement aux significations.

²⁰³ Compar. à ce sujet Rabe, 206, n° 5.

²⁰⁴ Voir PG Boek 8 NBW, 235.

²⁰⁵ Rabe, 201, n° 10, avec renvoi à Ruhwedel ; compar. § 496(2) HGB et à ce sujet Rabe, 205, n° 8.

²⁰⁶ Compar. Rabe, 201, n° 14.

4.130. Suivant en cela le droit commun (art. 1988 C.civ.), le § 2 prévoit que l'armateur gérant quirataire doit avoir un mandat exprès pour les actes de disposition. Ainsi que cela a été exposé, cette exigence n'est pas requise pour les actes juridiques pouvant être classés sous le § 1, mais bien pour la vente ou l'hypothèque du navire. Il n'y a pas lieu de prévoir, comme la législation française, que l'armateur gérant quirataire puisse hypothéquer le navire avec le consentement des copropriétaires de navire représentant les trois quarts de la valeur du navire (art. 25 Loi n° 67-5). Rien n'empêche évidemment les copropriétaires de navire de convenir contractuellement d'une pareille règle spécifique. Il n'y a pas non plus d'objection à des accords contractuels rendant l'armateur gérant quirataire incompetent pour la conclusion de contrats d'affrètement de longue durée (p.ex. de 10 ou 20 ans). Il n'y a actuellement aucune nécessité d'inscrire de pareilles limitations – ne fût-ce qu'à titre supplétif – dans le régime légal.

4.131. Dans le but de favoriser une gestion rapide et efficace du navire, le § 3 prévoit expressément que les compétences de l'armateur gérant quirataire doivent, dans le doute, être largement interprétées. Cette règle d'interprétation se rapporte tant aux compétences prévues par la loi, qu'aux compétences fixées contractuellement en remplacement du régime légal et aux compétences accordées éventuellement par un mandat exprès. Sur ce dernier point, la proposition s'écarte de la règle de droit commun selon laquelle un mandat exprès doit être interprété limitativement (art. 1989 C.civ.). Rien n'empêche, à nouveau, d'écarter contractuellement cette même règle d'interprétation.

4.132. Dans le même esprit, le § 4 prévoit que les limitations contractuelles de la copropriété de l'armateur gérant quirataire ne peuvent pas être opposées aux tiers, même lorsqu'elles ont été rendues publiques. Cette règle correspond au droit français en matière de copropriété de navire (art. 17, 2° al, Loi n° 67-5), est dans la lignée du système allemand *Prokura*, généralisé dans le droit des sociétés²⁰⁷ (voir, p.ex. art. 257, 2° al. Code des sociétés relatif aux SPRL et l'article 522, § 1, 2° al., Code des sociétés relatif aux S.A.), et donne aux tiers le maximum de sécurité juridique. Tout tiers doit, sans avoir à procéder à des recherches dans les registres des navires, pouvoir croire que l'armateur gérant quirataire possède la compétence d'agir nécessaire. La seule exception valable – par analogie avec le droit des sociétés²⁰⁸ – est celle où le tiers est de mauvaise foi. Pour que les limitations soient tout de même opposables, il ne suffit pas que les copropriétaires de navire prouvent que le tiers était effectivement au courant de la limitation de la compétence d'agir du gérant de navire au moment des faits. C'est pourtant en ce sens qu'est rédigée la législation allemande relative à la copropriété des navires (§ 495 HGB)²⁰⁹. La réglementation proposée n'empêche bien entendu pas l'action interne des limitations convenues de la compétence d'action de l'armateur gérant quirataire.

²⁰⁷ Voir Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Mechelen, Wolters Kluwer, 2007, 170-172, n° 67 ; voir aussi déjà Ronse, J., *De vennootschapswetgeving 1973*, Gand-Louvain, Story's Rechtskundige Uitgaven, 1973, 148-151, n° 284-289.

²⁰⁸ Voir aussi Tilleman, B., *Bestuur van vennootschappen*, Bruges, die Keure, 2005, 651-654, n° 1037-1039.

²⁰⁹ Voir aussi Rabe, 199, n° 1-2 et 203, n° 2.

B.11. ARTICLE 4.11. DEVOIR DE JUSTIFICATION DE L'ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.133.

Article 4.11. Devoir de rendre compte de l'armateur gérant quirataire

§ 1^{er}. L'armateur quirataire est tenu, en ce qui concerne sa gestion, de communiquer à chacun des copropriétaires de navire qui les demande, toutes pièces et données et de lui fournir toute explication qui s'y rapporte.

§ 2. L'armateur gérant quirataire est tenu de rendre compte de sa gestion aux copropriétaires du navire, au moins une fois par an et de toute manière dans les deux mois de la fin de sa gestion tout en communiquant toutes les pièces et données s'y rapportant. Il est tenu de remettre à chacun d'entre eux la part lui revenant.

§ 3. Les copropriétaires de navire donnent décharge à l'armateur gérant quirataire dans les deux mois.

B) COMMENTAIRE

4.134. La disposition proposée s'inspire plus ou moins des législations allemande et néerlandaise (voir § 498 HGB et art. 8:165-167 NBW²¹⁰), et peut être considérée comme une précision du droit commun belge sur le mandat (voir particulièrement art. 1993 C.civ.). Les termes « pièces et données » ont été choisis pour donner une portée aussi large que possible à la réglementation:: les données conservées électroniquement y sont comprises. Le devoir de justification s'impose vis-à-vis de tous les copropriétaires de navire.

B.12. ARTICLE 4.12. FIN DU MANDAT DE L'ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.135.

Article 4.12. Fin du mandat de l'armateur gérant quirataire

§ 1^{er}. Les copropriétaires de navire peuvent révoquer à tout moment le mandat donné à l'armateur gérant quirataire.

§ 2. Le mandat de l'armateur gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété du navire se termine.

§ 3. La révocation et la fin du mandat de l'armateur gérant quirataire deviennent opposables aux tiers par inscription dans le registre des navires.

²¹⁰ Compar. aussi Sections 106 et 110 du Code Maritime norvégien.

B) COMMENTAIRE

4.136. La réglementation proposée au § 1 correspond au droit étranger (voir § 492(2) HGB) et confirme, par souci de clarté, le droit commun belge sur le mandat (art. 2003 C.civ.). Autrement que dans le droit des sociétés – où une règle différente est même d'ordre public, la possibilité d'une révocation *ad nutum* peut être limitée contractuellement et en cette matière, les accords peuvent même être conclus dans un contrat de travail²¹¹. Il est évident que cette disposition ne touche pas aux autres causes de cessation du mandat²¹².

4.137. Le principe selon lequel le mandat de l'armateur gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété du navire se termine (§ 2) paraît évident²¹³, mais doit tout de même être explicité. En ce qui concerne la fin de la copropriété du navire, il y a lieu de se référer à l'article 4.18.

4.138. L'inscription de la révocation ou de la fin du mandat de l'armateur gérant quirataire rend celles-ci opposables aux tiers (§ 3).

B.13. ARTICLE 4.13. NOMINATION D'UN ARMATEUR GÉRANT QUIRATAIRE JUDICIAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.139.

Article 4.13. Nomination d'un armateur gérant quirataire judiciaire

§ 1. Le juge peut, à la demande de tout copropriétaire de navire, nommer un armateur gérant quirataire judiciaire::

1° lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une parité de voix, d'une inobservance grave de ses obligations par un autre copropriétaire du navire, ou de toutes autres circonstances graves;

2° lorsque l'armateur gérant quirataire nommé par les copropriétaires du navire n'accomplit pas sa tâche comme il se doit.

§ 2. Les articles 4.9, § 2 à 6, 4.10, § 1 à 3 et 4.11, § 1 et 2 sont, sauf décision contraire, applicables à l'armateur gérant quirataire judiciaire et son mandat est valable pour une durée indéterminée.

§ 3. La nomination d'un armateur gérant quirataire judiciaire met fin au mandat de l'armateur gérant quirataire nommé par les copropriétaires du navire.

B) COMMENTAIRE

4.140. La possibilité de nommer un armateur gérant quirataire judiciaire prévue dans la disposition proposée a notamment pour but de sortir des impasses pouvant résulter d'une parité de voix et empêcher l'usage normal du navire. Elle s'inspire de la législation française rendant possible la désignation d'un « gérant provisoire » (art. 13 Loi n° 67-5).

4.141. La règle prévue au § 3 correspond au droit néerlandais (voir art. 8:169 NBW).

²¹¹ Compar. à ce sujet Rabe, 198, n° 7-9.

²¹² Pour ces raisons, aucune disposition analogue n'a été reprise à l'art. 169 Livre 8 NBW.

²¹³ Compar. également Rabe, 199, n° 15.

B.14. ARTICLE 4.14. FRAIS, PROFIT ET PERTE

A) TEXTE DE LOI

4.142.

Article 4.14. Frais, profit et perte

Les copropriétaires du navire contribuent aux frais et participent aux profits et aux pertes au prorata de leurs intérêts dans le navire.

B) COMMENTAIRE

4.143. La disposition proposée reprend un principe évident se retrouvant également dans d'autres législations (§ 500(1) HGB, art. 19 de la française n° 67-5, art. 8:176-177 NBW). Il n'y a pas lieu de prévoir des règles précisant le moment où le profit doit être décompté et partagé. Les dispositions du *Handelsgesetzbuch* allemand qui s'y rapportent et qui prévoient un décompte par voyage et si possible dans l'entre temps (§ 503(1) et (2) HGB), conviennent mieux, selon la doctrine, à des relations moyenâgeuses ou même aux raids des Vikings, désireux de partager leur butin le plus rapidement possible; dans le contexte économique actuel, des accords différents sont régulièrement conclus et il y a d'ailleurs lieu de tenir compte du droit de la comptabilité et du droit fiscal²¹⁴. Même dans d'autres réglementations reprises dans Code belge de la navigation, il apparaît que le voyage maritime ne peut plus jouer de rôle déterminant en tant qu'unité économique²¹⁵. Dans la navigation de ligne et la navigation côtière, en particulier, le voyage maritime ne peut plus être considéré comme une expédition économique-commerciale propre²¹⁶. Cela étant, on peut considérer normal que les surplus qui ne sont manifestement pas nécessaires pour couvrir les dépenses puissent être partagés entre les copropriétaires du navire²¹⁷. En ce qui concerne la contribution aux frais, la disposition proposée n'indique pas non plus le moment où celle-ci doit intervenir. Par analogie avec le droit étranger, on peut généralement admettre que les copropriétaires de navire doivent également contribuer dans les dépenses qui doivent encore avoir lieu²¹⁸. Il est toutefois inutile de l'expliciter dans un texte légal (compar. d'ailleurs art. 1999 C.civ.). Il est d'ailleurs habituel que les copropriétaires de navire fassent l'avance de l'argent nécessaire; l'armateur gérant quirataire peut toujours exiger une pareille provision. Sur ce point également, aucune disposition expresse n'a été prévue. À ce sujet, il est aussi possible de se référer le cas échéant au principe de raison et d'équité dont question à l'article 4.7.

²¹⁴ Voir Rabe, 216, n° 1.

²¹⁵ Voir e.a. Livre bleu 3, en ce qui concerne les privilèges maritimes.

²¹⁶ Compar. aussi, concernant la disposition des compétences du comptable de l'armement, PG Livre 8 NBW, 235 et, concernant l'exigence d'unanimité, *ibid*, 241.

²¹⁷ Compar. aussi, sans qu'un rapport ne soit établi avec le voyage, Section 112 du Code Maritime norvégien.

²¹⁸ PG Boek 8 NBW, 245.

B.15. ARTICLE 4.15. RESPONSABILITÉ DES COPROPRIÉTAIRES DE NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

4.144.

Article 4.15. Responsabilité des copropriétaires de navire

La responsabilité des copropriétaires de navire est définie au chapitre 3 du présent titre, étant entendu qu'ils ne sont responsables qu'au prorata de leurs portions d'intérêt dans le navire.

B) COMMENTAIRE

4.145. Suivant la doctrine belge, il résulterait d'une tradition maritime que les copropriétaires de navire seraient solidairement responsables des engagements et des fautes du capitaine²¹⁹. La Loi Maritime garde toutefois le silence à ce sujet.

4.146. En France, la question a donné lieu à controverse; puis en 1967, et à nouveau en 1987, vinrent des adaptations légales. Suivant la réglementation actuelle, jugée trop compliquée par la doctrine²²⁰, les armateurs gérants copropriétaires de navire sont, sauf disposition contraire, responsables solidairement et de manière illimitée. Les copropriétaires du navire qui ne sont pas gérants sont responsables de manière illimitée, mais au prorata de leurs intérêts dans le navire. Par convention dérogatoire, leur responsabilité dans les dettes de la copropriété du navire peut être limitée à leur intérêt. Il peut être également stipulé que les non-gérants sont tenus solidairement. Lorsque l'armateur gérant ou les armateurs gérants ne sont pas copropriétaires du navire, il y a lieu de stipuler que des copropriétaires représentant plus de la moitié des parts sont responsables indéfiniment et solidairement. En l'absence de pareille clause, tous les copropriétaires sont responsables de manière illimitée et solidairement. Les réglementations dérogatoires visées doivent être rendues publiques.

4.147. En Allemagne, le *Handelsgesetzbuch* prévoit clairement que les copropriétaires de navire peuvent être tenus personnellement responsables des engagements de la *Reederei* mais uniquement au prorata de l'importance de leurs portions d'intérêt dans le navire (§507(1) HGB). Ils sont dès lors *Teilschuldner* et non *Gesamtschuldner*, et supportent, autrement dit, une responsabilité au prorata²²¹.

4.148. Aux Pays-Bas, il est stipulé que les copropriétaires de navire sont responsables au prorata de leurs parts (voir art. 8:181 NBW). Le législateur voit dans l'absence de responsabilité solidaire un des motifs pour lesquels la copropriété des navires continue à exercer son pouvoir d'attraction²²². Il s'agit aussi d'un rappel de la règle classique selon laquelle on ne peut perdre plus en mer que ce qu'on lui a confié²²³.

4.149. A la lumière de ce qui précède, il a été décidé d'admettre dans le Code belge de la navigation une responsabilité illimitée mais non solidaire des copropriétaires de navire. Cette responsabilité est « illimitée », en ce sens que les copropriétaires de navire sont responsables sur

²¹⁹ De Smet I, 40, n° 29.

²²⁰ Voir en partic. Bonassies-Scapel, 189-190, n° 267-271 ; compar. plutôt e.a. Ripert I, 686-688, n° 793.

²²¹ Herber, 143 ; Rabe, 227-228, n° 1-3.

²²² PG Boek 8 NBW, 228.

²²³ Japikse, 349, n°765.

leur patrimoine personnel – et ceci sous réserve de la limitation de responsabilité de droit maritime telle qu'elle est réglée au chapitre 3 du titre 3. Cette responsabilité n'est toutefois pas solidaire, de sorte que tout copropriétaire de navire ne peut être tenu qu'à concurrence de sa ou de ses parts. Un copropriétaire de navire, disposant, par exemple, d'un quart des parts du navire ne peut dès lors être tenu qu'à concurrence d'un quart de la dette en question.

Plusieurs motifs justifient ce choix. Le motif principal est évidemment le fait qu'il y a lieu de rendre le régime légal de la copropriété de navire le plus attrayant possible. Cette considération a également inspiré notamment la législation néerlandaise. En second lieu, il apparaît bien que le lien classique entre la solidarité et le caractère commercial de la copropriété de navire est moins pertinent dans le Code belge de la navigation, le nouveau code n'étant pas uniquement applicable aux navires exploités commercialement. En troisième lieu, il faut observer que la solidarité n'est plus la règle dans aucun de nos pays voisins, de sorte qu'on ne voit pas pourquoi elle devrait s'appliquer en Belgique²²⁴. En quatrième lieu, il est de toute façon souhaitable d'avoir une réglementation légale facilement applicable; des distinctions telles que celles qui figurent dans la législation française actuelle ne sont dès lors pas opportunes. En cinquième lieu, il y a le fait que les règles sur la responsabilité commentées ici sont supplétives et que les parties sont libres d'y déroger. Les cocontractants des copropriétaires de navire peuvent donc sans inconvénient prévoir la solidarité s'ils la jugent nécessaire, par exemple lors d'un financement du navire, ou, d'une livraison au navire. Il faut enfin observer qu'il n'y a pas lieu de subordonner directement, ou comme aux Pays-Bas, indirectement²²⁵, l'avantage de la responsabilité non solidaire à l'inscription dans le registre des navires et le registre de commerce. Pareille distinction ne pourrait que compliquer le régime juridique et créer une confusion pour des tiers; le Code belge de la navigation contient d'ailleurs suffisamment d'incitations à recourir à l'inscription de droits.

4.150. Il n'y a pas lieu d'insister sur le fait que la réglementation proposée ici s'applique tant à la responsabilité contractuelle qu'à la responsabilité extracontractuelle²²⁶.

4.151. Le texte met expressément l'accent sur le fait que la responsabilité des copropriétaires de navire est soumise aux règles générales matérielles sur la responsabilité du propriétaire du navire et sa limitation, telles qu'elles sont édictées au chapitre 3 du titre 3 (art. 4.20 et ss.). Le caractère « illimité » de la responsabilité des copropriétaires de navire – commenté ici – ne porte pas atteinte, comme il a été indiqué, à la limitation générale de responsabilité du droit maritime dont les propriétaires de navire peuvent se prévaloir²²⁷.

B.16. ARTICLE 4.16. LIBRE DISPOSITION DES PARTS DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

4.152.

Article 4.16. Libre disposition des parts du navire

§ 1^{er}. Tout copropriétaire de navire peut disposer de ses parts du navire.

§ 2. Le copropriétaire de navire reste tenu des dettes contractées avant l'inscription de la cession de ses parts du navire.

²²⁴ En Norvège, la responsabilité solidaire est la règle, mais il peut y être dérogé (Section 202 du Code maritime).

²²⁵ PG Boek 8 NBW, 249.

²²⁶ Compar. Japikse, 349, n° 764.

²²⁷ Voir *supra*, n° 4.149.

B) COMMENTAIRE

4.153. La libre disposition des parts du navire, confirmée ici, est conforme au droit commun en matière de copropriété²²⁸. Il est, semble-t-il internationalement admis qu'un copropriétaire de navire peut vendre sa part dans le navire ou en disposer autrement, en l'hypothéquant, par exemple (voir § 503 HGB et art. 22 et 24 de la loi française n° 67-5²²⁹). Ceci correspond d'ailleurs, malgré le silence presque complet de la Loi Maritime²³⁰, à une certaine tendance au droit belge actuel²³¹. Des auteurs faisant autorité, tels que Smeesters et Winkelmolen, soutenaient expressément l'interdiction d'hypothéquer une part du navire, la loi ne prévoyant d'ailleurs aucune disposition au cas d'exécution sur la part²³². L'ébauche de Code belge de la navigation ne prévoit pas de cadre légal à l'hypothèque d'une part d'intérêt du navire et cette hypothèque ne paraît dès lors pas possible. La solution inverse se heurte au danger de voir le créancier d'un seul copropriétaire de navire provoquer la vente du navire ou ébranler la fonction de crédit du navire comme telle. Il est inutile de prévoir expressément qu'une part d'intérêt du navire ne puisse être hypothéquée. Cette impossibilité résulte en effet déjà de la description limitative de l'objet de l'hypothèque sur navire à l'article 3.54, commenté ailleurs²³³.

4.154. La disposition commentée ici est également de droit supplétif. Les copropriétaires de navire peuvent donner à leur collaboration un caractère *intuitu personae* en soumettant également l'admission et la cession à des conditions telles que l'approbation des autres copropriétaires du navire ou d'une majorité d'entre eux²³⁴.

4.155. Se différenciant du droit allemand et du droit français (§ 503(2) HGB; art. 22, 2° al. de la loi française n° 67-5), la disposition proposée n'exige pas l'accord des autres copropriétaires de navire pour la vente d'une part d'intérêt du navire pouvant entraîner un changement de nationalité du navire. À cet égard, il y a lieu de se référer au commentaire de la règle de la majorité prévue à l'article 4.6.

B.17. ARTICLE 4.17. REPRISE FORCÉE DES PARTS D'INTÉRÊT

A) TEXTE DE LOI

4.156.

Article 4.17. Reprise forcée des parts d'intérêt

Le capitaine congédié, le membre de l'équipage congédié et l'armateur gérant quiritaire dont le mandat est venu à expiration, lorsqu'ils sont eux-mêmes copropriétaires du navire, ont le droit de céder leurs parts d'intérêt dans le navire aux autres copropriétaires du navire, moyennant paiement de leur valeur. Ils doivent alors introduire leur requête dans le mois de l'expiration de leur désignation ou de leur mandat. Sauf convention contraire, les autres copropriétaires du navire reprennent les parts en question au prorata

²²⁸ Voir art. 577-2, § 4 C.civ.

²²⁹ En Norvège, l'hypothèque d'une part d'un navire n'est pas possible ; voir Section 113 du Code Maritime norvégien, ainsi que Falkanger-Bull-Brautaset, 151.

²³⁰ Voir cependant les indications dans l'art. 57, dernier alinéa et 69 loi maritime.

²³¹ Voir e.a. Tribunal Anvers, 20 mars 1969, *RHLA* 1969, 340; De Smet I, 40, n° 29.

²³² Smeesters-Winkelmolen I, 26-29, n° 12; compar. De Decker, 18, n° 35.

²³³ Voir Livre bleu 3.

²³⁴ Compar. Vialard, 285, n° 333.

des parts qui leur appartenaient précédemment; le cédant ne peut toutefois pas s'opposer à une reprise par un seul copropriétaire du navire. À défaut d'accord dans le mois, c'est le juge qui fixe la valeur et les autres conditions de la cession.

B) COMMENTAIRE

4.157. La disposition proposée constitue une rédaction nouvelle de l'article 55 de la Loi Maritime que tient compte des réglementations correspondantes des législations française et néerlandaise (art. 23 Loi n° 67-5; art. 8:170 NBW). La règle nouvelle ne s'applique pas uniquement au capitaine congédié mais également à tout membre de l'équipage congédié²³⁵ et à l'armateur gérant quiraltaire dont le mandat a pris fin. Il n'y a pas lieu d'appliquer également la réglementation supplétive au cas où le contrat de travail du capitaine ou d'un membre de l'équipage aurait pris fin pour un autre motif (p.ex. par la simple expiration du terme ou par la démission donnée par le travailleur). Rien n'empêche évidemment que pareille extension ne soit prévue contractuellement.

Comparé à la disposition actuelle, le nouveau texte souligne ensuite que les autres copropriétaires du navire sont tenus de reprendre les parts d'intérêts du navire en question. Si un seul des copropriétaires de navire est disposé à reprendre des parts, il faut que le copropriétaire de navire dont la désignation est terminée s'en satisfasse, à la condition évidemment que la valeur normale soit versée. Le cédant ne peut s'adresser au tribunal que lorsque personne n'est disposé à reprendre volontairement les parts. Le juge contraindra alors les autres copropriétaires et fixera toutes les modalités. En cas d'intervention judiciaire, il pourra toujours, si nécessaire, être fait appel à des experts. Cette possibilité ne doit toutefois pas être expressément prévue par la loi.

4.158. Il a été décidé de ne pas prévoir dans le Code belge de la navigation de disposition générale relative aux rapports existant entre, d'une part, le chapitre proposé ici concernant une copropriété de navire et, d'autre part, le Titre 4 relatif au statut des capitaines et des membres de l'équipage. Même s'il peut arriver qu'un capitaine ou un membre de l'équipage soit en même temps copropriétaire du navire, de pareils cas sont à l'heure actuelle plutôt rares. D'autre part, il n'existe en principe ni double emploi ni conflit entre les deux réglementations. En troisième lieu, il n'existe apparemment pas non plus, dans les législations étrangères, de dispositions générales relatives aux rapports entre les deux réglementations.

4.159. Il n'y a pas lieu de prévoir, dans la réglementation supplétive du Code belge de la navigation une règle qui donnerait aux copropriétaires de navire minoritaires le droit de céder leurs parts à la majorité lorsqu'ils ne sont pas d'accord avec certaines décisions. Une pareille règle figure notamment dans les législations allemande et néerlandaise (§ 501 HGB; art. 8:174 NBW). Premièrement, parce que pareil règlement d'*abandon*²³⁶ viderait largement de son sens le principe de majorité de l'article 4.6; il est à craindre que les structures de propriété et de gestion du navire perdent trop de leur stabilité s'il existait une telle possibilité de démission. Deuxièmement, une pareille règle n'est pas généralisée au plan international. Troisièmement, les intérêts de la minorité sont déjà protégés par d'autres dispositions (voir e.a. les art. 4.7, 4.13 et 4.17). Quatrièmement, il est difficile d'élaborer une disposition légale générale valable prévoyant les cas dans lesquels un pareil droit de cession peut être exercé; si les parties souhaitent convenir d'une pareille réglementation, elles font mieux de les adapter d'emblée aux circonstances concrètes de leur exploitation. Cinquièmement et de surcroît, il y a lieu d'observer que la possibilité d'*abandon* de la copropriété est combattue dans le droit commun et à tout le moins imprécise²³⁷.

²³⁵ Pour la définition de ce terme, voir Livre bleu 5.

²³⁶ La remise ou le désistement de la part du navire est dénommé *abandon* dans la doctrine allemande: voir Rabe, 213, n° 1.

²³⁷ Voir Vandenberghe, H. et Snaet, S., *Zakenrecht, Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Anvers, Kluwer, 1997, 60-63.

B.18. ARTICLE 4.18. CESSATION DE LA COPROPRIÉTÉ DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

4.160.

Article 4.18. Cessation de la copropriété du navire

§ 1^{er}. La copropriété de navire se termine par::

1° la vente volontaire du navire, décidée en application de la règle de la majorité visée à l'article 4.6;

2° la vente à la suite d'une décision judiciaire rendue conformément au § 2;

3° la vente forcée;

4° la réunion de toutes les parts du navire en une seule main;

5° la prescription acquisitive conformément à l'article 3.8;

6° le délaissement, la prise, la confiscation et les autres modes de cession forcée réglés par ou en vertu des lois particulières;

7° la destruction du navire;

8° la constitution par les copropriétaires de navire d'une société ou d'une personne morale chargée de la gestion du navire ou qui en reprend la propriété.

§ 2. Lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une parité de voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire, ou par d'autres circonstances graves, l'un des copropriétaires de navire peut solliciter une décision judiciaire ordonnant la vente du navire et fixant les modalités de cette vente.

B) COMMENTAIRE

4.161. Le premier cas de cessation de la copropriété du navire est la vente volontaire du navire. Elle ne peut être décidée qu'en appliquant la règle ordinaire de la majorité prévue à l'article 4.6. Ceci s'écarte de la règle légale reprise du Code de Commerce prévoyant que la licitation d'un navire ne peut être accordée qu'à la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de toutes les parts d'intérêt du navire, s'il n'y a pas de convention contraire écrite (art. 57, 3° al. Loi Maritime). Cette dernière règle était, à son tour, une dérogation au droit commun consigné à l'article 815 C.civ. Smeesters et Winkelmolen précisait qu'une vente aux enchères sans autorisation judiciaire n'est possible que moyennant le consentement unanime de tous les copropriétaires du navire²³⁸. La disposition actuelle permet, a fortiori, à la majorité de demander la licitation, mais une intervention judiciaire est en tous cas nécessaire. Si l'autorisation judiciaire n'est demandée que par la moitié, le juge devra examiner l'opportunité de la licitation car le fait que seule la moitié paraît y être favorable indique un doute²³⁹.

Danjon avait déjà constaté que la majorité des législations avaient abandonné la règle en question reprise également dans la Loi Maritime belge et provenant du *Code de Commerce* soumettant la licitation à une décision de la majorité simple²⁴⁰. La règle proposée ici suivant laquelle la vente peut être décidée par décision majoritaire s'applique dans le droit français actuel (art. 27 Loi n° 67-5) et également e.a. en Allemagne (§ 506 HGB). Une intervention judiciaire n'est plus

²³⁸ Smeesters-Winkelmolen I, 30, n° 14.

²³⁹ Voir à ce sujet plus clairement Danjon I, 327-332, n° 202-205.

²⁴⁰ Danjon I, 327, n° 203.

nécessaire. Le copropriétaire de navire peut, en outre, toujours recourir individuellement à la vente de sa propre part du navire, conformément à l'article 4.16²⁴¹.

4.162. La possibilité d'une vente ordonnée par le juge est maintenue dans le cas où l'usage normal du navire est empêché de manière permanente à la suite d'une méconnaissance grave de ses obligations par un autre copropriétaire de navire ou à la suite d'autres circonstances graves. Des réglementations analogues se retrouvent notamment dans les législations française²⁴², néerlandaise et norvégienne²⁴³ (art. 13 *Loi n° 67-5*, art. 8:173 NBW resp. Section 116 du Code maritime). Une solution comparable a également été défendue par une doctrine belge plus ancienne²⁴⁴, qui se référerait à ce sujet, bien qu'en se basant sur une analogie contestable²⁴⁵, au caractère de droit impératif de l'article 1871 C.civ. qui se rapportait au droit des sociétés²⁴⁶ et qui est actuellement repris à l'article 45 du Code des sociétés.

4.163. Les réglementations proposées ici répondent, en un certains sens, au vœu émis par l'Association Belge de Droit Maritime, lors de la première consultation publique en vue d'assouplir la possibilité de démission des copropriétaires de navire minoritaires²⁴⁷.

4.164. Conformément au droit belge actuel²⁴⁸ et au droit étranger²⁴⁹, la copropriété de navire ne prend pas fin avec le décès ou la faillite d'un copropriétaire de navire, ni à la suite d'une déclaration d'incapacité ou d'insolvabilité manifeste. La copropriété de navire n'est d'ailleurs normalement pas caractérisée par une *intuitus personae*. Le congé ou l'exclusion d'un copropriétaire de navire est tout autant impossible. Ceci est même expressément prévu dans la législation allemande (§ 505(3) HGB²⁵⁰). Comme l'accent est mis en Belgique sur la situation de droit réel de la copropriété et que le caractère sociétal demeure à l'arrière-plan, il n'y a pas lieu de prévoir une pareille disposition dans le Code belge de la navigation. À sa place, et comme cela a déjà été dit, la vente ordonnée judiciairement en raison de circonstances particulières est bien rendue possible.

4.165. La cessation de la copropriété de navire par la destruction du navire et par la réunion de toutes les parts du navire en une seule main est évidente. On peut se référer ici, par exemple, au droit allemand²⁵¹. À la différence de ce dernier droit²⁵², le blocage prolongé du navire n'est pas pertinent:: ceci s'explique à nouveau par le fait que le régime du droit belge met l'accent sur la situation de droit réel et non pas sur la collaboration en vue d'une exploitation économique. L'impossibilité d'un abandon unilatéral a déjà été commentée à l'article précédent²⁵³.

²⁴¹ Smeesters-Winkelmolen I, 30, n° 14.

²⁴² Voir à cet égard encore Beaucourt, C., « De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 Janvier 1967 (suite et fin) », *DMF* 1967, (707), 712-713.

²⁴³ La doctrine norvégienne résume la réglementation en mentionnant qu'elle rend possible « to buy out a partner who, to put it simply, has become difficult to co-operate with or who has acted improperly » (Falkanger-Bull-Brautaset, 151).

²⁴⁴ Smeesters-Winkelmolen I, 30, n° 14; Compar. Danjon I, 332, n° 206; Ripert I, 689, n° 795.

²⁴⁵ Compar., pour la France, Beaucourt, C., « De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 Janvier 1967 (suite et fin) », *DMF* 1967, (707), 713.

²⁴⁶ La disposition était libellée comme suit:

La dissolution des sociétés à terme ne peut être demandée par l'un des associés avant le terme convenu, qu'autant qu'il y en a de justes motifs, comme lorsqu'un autre associé manque à ses engagements, ou qu'une infirmité habituelle le rend inhabile aux affaires de la société, ou autres cas semblables, dont la légitimité et la gravité sont laissées à l'arbitrage des juges.

²⁴⁷ Voir *supra*, n° 4.60.

²⁴⁸ Smeesters-Winkelmolen I, 30, n° 14.

²⁴⁹ Compar. e.a. art. 8:182 NBW ; Bonassies-Scapel, 187, n° 261 ; Danjon, 324-325, n° 201 ; Japikse, 274, n° 530.

²⁵⁰ Voir, concernant les divergences d'opinion, Rabe, 223-224, n° 6-9.

²⁵¹ Rabe, 224, n° 2-3.

²⁵² *Ibid.*, 224, n° 4.

²⁵³ Voir *supra*, n° 4.159.

B.19. ARTICLE 4.19. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

4.166.

Article 4.19. Prescription

§ 1^{er}. Les actions entre copropriétaires de navire concernant la copropriété du navire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété du navire, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 2. Les actions entre copropriétaires de navire et armateurs gérants quirataires concernant la copropriété du navire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété du navire, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 3. Les actions récursoires de et contre des copropriétaires de navire et des armateurs gérants quirataires concernant la copropriété du navire peuvent, même après l'expiration des délais visés dans les §§ 1^{er} et 2, être introduites dans les trois mois à dater du moment où le demandeur a lui-même été rendu responsable ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

4.167. La Loi Maritime ne prévoit aucun délai de prescription particulier se rapportant à la copropriété de navire. La disposition proposée ici se rattache à l'option générale visant à harmoniser autant que possible à deux ans les délais de prescription du droit maritime du Code belge de la navigation²⁵⁴. La formulation tient compte du nouveau régime de prescription concernant l'agence maritime et de l'article 26 de la loi du 13 avril 1995 sur les contrats d'agences commerciales²⁵⁵. La priorité a été donnée au souci de cohérence dans l'ensemble du Code et à la prévisibilité et à la sécurité juridique, plutôt qu'à la prise en considération du fait qu'un délai de prescription plus long (par exemple cinq ans en vertu de l'art. 8:1770 NBW) pouvait s'avérer pertinent dans certaines situations en ne débouchant pas sur une procédure immédiate en justice et en donnant davantage de chances à une poursuite de la collaboration.

²⁵⁴ Voir Livre bleu 1, 184-185, n° 1.222-1.224.

²⁵⁵ Voir Livre bleu 7.

4. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

4.168. Comme mentionné plus haut²⁵⁶, le Titre II de la Loi Maritime, qui porte la dénomination « Des propriétaires de navire et des équipages » contient un Chapitre I qui est consacré aux « Propriétaires de navire ». Le chapitre en question régit aussi bien la base de la responsabilité du propriétaire du navire que la limitation de cette responsabilité. Dans cette partie, c'est le premier aspect qui est abordé. Le second aspect sera examiné plus loin dans le présent Livre bleu²⁵⁷.

Le chapitre précité de la Loi Maritime régit la base de la responsabilité du propriétaire du navire dans son article central, l'article 46, lequel est le premier article de la section I, qui porte le titre « De la responsabilité des propriétaires de navire » et que nous citons encore une fois²⁵⁸ ici, en raison précisément de ce rôle central dans l'ensemble de la législation sur la navigation maritime::

§ 1. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements.

§ 2. 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.

§ 3. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits de l'équipage, du pilote et d'autres préposés qui en font l'office, dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

§ 4. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant au service du navire pour les dommages, causés à ce propriétaire, ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail.

Les dispositions légales afférentes concernant la *limitation* de la responsabilité ont déjà été citées plus haut²⁵⁹.

La section VI, qui porte l'intitulé « dispositions générales », contient une disposition importante qui a également déjà été citée²⁶⁰:

Article 54

Il faut entendre les termes "propriétaires du navire" et "assistant" dans le sens qu'ils ont à l'article 1er, 2° et 3° de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

²⁵⁶ Voir *supra*, n° 4.45.

²⁵⁷ Voir *infra*, n° 4.337 e.v.

²⁵⁸ Pour la disposition dans le contexte de l'intégralité du chapitre, Voir *supra*, n° 4.45.

²⁵⁹ Voir encore une fois *supra*, n° 4.45.

²⁶⁰ Voir encore une fois *supra*, n° 4.45.

4.169. S'agissant de la responsabilité du propriétaire du navire en matière de transport de marchandises, il convient en outre de tenir compte de l'article 59 de la Loi Maritime, qui fait partie du chapitre II repris dans le même titre, au sujet « Des équipages » et qui, s'agissant du capitaine, contient les dispositions suivantes:

Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme connaissance.

4.170. Les articles 47 à 54 de la Loi Maritime ne s'appliquent en principe qu'aux navires de mer au sens de la Loi Maritime, à savoir tous les bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation. L'article 10 de la loi du 11 avril 1989 « portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime »²⁶¹ énonce cependant:

L'application des dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi que l'application des articles 46 à 54 du Livre II du Code de Commerce sont étendues::

1° aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;

2° aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique²⁶².

4.171. S'agissant de la navigation intérieure, l'article 273 de la Loi Maritime énonce:

§ 1er. Sous réserve des paragraphes 2 à 4, sont applicables aux bâtiments de navigation intérieure et aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi:

1° les articles 1 à 15 compris, sauf l'article 6, § 5, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après Convention LLMC.

L'article 2, § 1er, lettres d et e, de la Convention LLMC est applicable aux bâtiments de navigation intérieure ainsi qu'aux bâtiments et engins flottants y assimilés.

2° les articles 46, 48 à 58 et 67 de ce Livre.

3° les articles 12 à 14, 16 et 17 de la loi portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 2. Pour l'application du § 1er du présent article la notion de navire de mer est, où elle se trouve dans les articles visés, remplacée par "bâtiment de navigation intérieure".

§ 3. Les limites de responsabilité visées aux articles 6, par. 1 et 4, et 7 de la Convention LLMC, et la base de calcul de la limitation de la responsabilité sont établies par le Roi.

Le Roi peut à tout moment adapter les données ci-dessus en tenant compte de la situation économique.

§ 4. Les créances visées à l'article 2, par. 1er, d et e de la Convention LLMC comprennent aussi les créances de l'autorité causées par des mesures et opérations visées à l'article 14 de la loi visée au par. 1er, 3°.

Il appert de la disposition précitée que l'article 46, contrairement à l'article 59 de la Loi Maritime, s'applique bien à la navigation intérieure.

²⁶¹ Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime (MB 6 octobre 1989, err. MB 8 décembre 1990).

²⁶² Voir déjà à ce sujet Livre bleu 1, 90, n° 1.81 ainsi que Livre bleu 3.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES PROBLÈMES

4.172. Même si la réglementation légale actuelle de la responsabilité du propriétaire de navire peut se prévaloir d'antécédents légaux très anciens, force est de constater que les dispositions relatives de la Loi Maritime ne donnent nullement satisfaction.

Les principaux problèmes peuvent être catalogués comme suit:

- le fondement légal déficient de la théorie dominante concernant la responsabilité du propriétaire de navire;;
- les controverses interprétatives persistantes autour de la responsabilité du propriétaire de navire dans la doctrine et la jurisprudence;;
- le fondement théorique douteux de la théorie dominante concernant la responsabilité du propriétaire de navire;;
- l'incertitude juridique autour de la responsabilité du propriétaire de navire en lien avec les connaissements d'expéditeurs et les autres documents de transport actuels;;
- le caractère imprévisible du régime de responsabilité pour la navigation intérieure;;
- l'absence – problématique au moins à première vue – d'une réglementation légale de Droit international privé.

Ces problèmes seront exposés ci-après.

- LE FONDEMENT LÉGAL DÉFICIENT DE LA THÉORIE DOMINANTE CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

4.173. Quels qu'en soient le fondement théorique ou les mérites sur le plan de la politique – les deux aspects seront étudiés plus amplement ci-dessous²⁶³ – la théorie belge dominante concernant la responsabilité du propriétaire de navire n'est pas traduite de façon adéquate dans la formulation du texte de loi en vigueur, ou n'y trouve qu'une assise hésitante et de toute façon insuffisamment explicite. Dans la perspective de la rédaction d'une nouvelle législation, il s'agit bien entendu d'un problème fondamental. De plus, il convient de remarquer que le texte de loi a été régulièrement toiletté, ce qui amène à relativiser la thèse souvent défendue qu'il s'agit ici d'une réglementation légale historiquement inaltérable.

4.174. L'actuel article 46 de la Loi Maritime belge a effectivement des antécédents légaux qui remontent à loin, et le texte a régulièrement subi de profondes modifications.

Dans l'Ordonnance de la Marine, il était, entre autres, spécifié:

Les propriétaires de navire seront responsables des faits du maître; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bastiment et le fret (L. II, Tit. VIII, art. 2).

Dans le Code de Commerce, la formulation était la suivante:

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

²⁶³ Voir *infra*, n° 4.203 resp. 4.256.

La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret (art. 216).

Dans la loi belge du 19 juin 1855 « qui modifie l'article 216 du Code de commerce »²⁶⁴, le texte s'énonçait comme suit:

*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.
Il peut, dans tout les cas, s'affranchir de ces obligations, par l'abandon du navire et du fret.
[...] (art. unique).*

Cette modification était inspirée par une loi française analogue du 14 juin 1841.

Dans la Loi Maritime de 1879, une formulation pratiquement identique était reprise:

*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.
Il peut, dans tout les cas, s'affranchir de ces obligations par l'abandon du navire et du fret.
[...] (art. 7).*

Dans la Loi Maritime de 1908 figurait la disposition suivante:

*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.
Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de ces obligations et des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage par l'abandon du navire et du fret (art. 46).*

La loi du 28 novembre 1928, par laquelle la Loi Maritime a été mise en concordance avec la convention de la responsabilité de 1924²⁶⁵, contenait le texte suivant:

Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements; il est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des obligations contractées par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office, dans l'exercice de leurs fonctions respectives. (art. 46, § 1er).

La réglementation concernant la limitation de responsabilité a été reprise dans le second paragraphe, séparé, de l'article 46, que nous n'examinerons pas ici.

La version reprise ci-dessus, actuellement en vigueur, de l'article 46 de la Loi Maritime, a été fixée par la loi déjà citée du 11 avril 1989²⁶⁶.

4.175. Il ressort de l'évolution historique du texte de loi que la réglementation légale ne prévoyait que l'obligation du propriétaire de navire pour les faits du capitaine. Ensuite, il a été précisé que cette responsabilité ne valait que *sur le plan civil*, et dès lors non pas sur un plan pénal²⁶⁷. Par la

²⁶⁴ M.B. 22 juin 1855.

²⁶⁵ Loi du 28 novembre 1928 "ayant pour but de mettre la législation belge en concordance avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles le 25 août 1924", M.B., 11 janvier 1929).

²⁶⁶ Voir *supra*, n° 4.170.

²⁶⁷ Voir e.a. Jacobs I, 84, n° 57; Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 59-60.

suite, il a été précisé dans la loi – ce qui était déjà admis par la doctrine et la jurisprudence²⁶⁸ – que le propriétaire de navire était également tenu pour les obligations *contractuelles* contractées par le capitaine. Encore plus tard, la responsabilité du propriétaire de navire *pour les faits de l'équipage* a été explicitée²⁶⁹. Finalement, une réglementation concernant la *responsabilité personnelle des préposés* du propriétaire de navire a été ajoutée, de façon défectueuse d'un point de vue technico-légal²⁷⁰.

Ce que l'on peut à tout le moins en conclure, c'est que la réglementation légale actuelle de la responsabilité du propriétaire de navire ne constitue nullement une donnée historique immuable et intangible, mais qu'il s'agit en vérité d'un texte qui a fait l'objet de bricolages incessants depuis 1681. Le principe de base de l'obligation du propriétaire de navire est, à cet égard, resté intact, mais il a été systématiquement épuré, voire étendu.

4.176. Avant de confronter la théorie belge régnante concernant la responsabilité du propriétaire de navire au texte de loi actuel, il convient de brosser un aperçu du contenu de cette théorie et de rappeler les arrêts de cassation les plus importants.

4.177. Pour une bonne compréhension, il paraît important de reprendre ici le commentaire intégral de la théorie avancée par R. et S. Roland et Huybrechts dans leur « Overzicht van rechtspraak » sur le droit maritime de 1976, faisant autorité en la matière²⁷¹:

Het beginsel van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt thans niet meer betwist: zo stellen de cognossementshouders de averijvordering tegelijkertijd in tegen de zeevervoerder en de scheepseigenaar, – zonder dat deze laatste de exceptie van niet-toelaatbaarheid nog voordraagt. De principes die reeds in de rechtspraak van 1960-1967 duidelijk naar voren kwamen, zijn thans gemeen goed geworden.

[...]

Het beginsel van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar werd vastgelegd in artikel 46, § I van de Zeewet: "Hij (de scheepseigenaar) is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door laatstgenoemde aangegaan in de uitoefening van zijn dienst".

De aansprakelijkheid wortelt in de eigendom zelf van het schip. De begrippen van het burgerlijk wetboek bieden in dit verband geen bouwast (mandaat, aanstelling...). De regel van de gebondenheid van de scheepseigenaar kan niet thuis gebracht worden in het verbintenissenrecht of in het zakelijk recht, de summa divisio van het burgerlijk recht ! Deze categoriën [sic] bieden inderdaad geen verklaring voor de regel luidens welke de scheepseigenaar gebonden is door de contracten (juridische daden) die de kapitein sluit en door de aquiliaanse fouten (materiële daden) die deze pleegt, – zelfs wanneer de eigenaar zijn schip vervoert (d.i. verhuurd) heeft en al staat de kapitein onder het bevel van de vervoerder-bevrachter.

Het in artikel 46, § I belichaamd beginsel der redersaansprakelijkheid is erfgoed van Colberts beroemde Ordonnance de la Marine die in 1681 werd uitgevaardigd en op heel ons scheepvaartrecht haar stempel heeft gedrukt (zie Smeesters en Winkelmolen, Droit Maritime et fluvial, deel I, nr. 94).

Het gaat hier om een "zakelijke aansprakelijkheid", zoals deze rechtsfiguur door rechtsleer en rechtspraak gedoopt werd (Smeesters en Winkelmolen, o.c., nr. 95; Brussel, 12 maart 1971, R.H.Antw., 1971, 27).

De uitdrukking "zakelijke aansprakelijkheid" is bijzonder adequaat daar zij zowel de zakelijke als de verbintenisrechtelijke aard van de gebondenheid van de scheepseigenaar belicht.

Tenslotte zij herhaald dat het voorwerp van de zakelijke aansprakelijkheid zowel het contractueel als het aquiliaans gebied bestrijkt. Zo zal de eigenaar van een aanvarend schip door het slachtoffer van de

²⁶⁸ Voir e.a. Jacobs I, 84, n° 57.

²⁶⁹ Compar. déjà Jacobs I, 85, n° 58 ; voir aussi Ripert I, 669, n° 773.

²⁷⁰ Voir Livre bleu 5.

²⁷¹ Compar. déjà Roland-Huybrechts, 460-463, n° 1.

aanvaring op grond van artikel 1382 e.v. B.W. aangesproken worden. Zo zal de ontvanger van beschadigde goederen niet enkel de vervoerder (uitgever van het cognossement) kunnen dagvaarden maar eveneens de scheepseigenaar, wiens aansprakelijkheid dan in het licht van dezelfde wets- en contractsbepalingen zal moeten beoordeeld worden als die van de vervoerder-bevrachter (bv. Haagse regels, Belgische bevrachtingswet, charterpartijen... al naargelang van het geval): het cognossement gaat inderdaad steeds uit van de kapitein, zodat de scheepseigenaar krachtens artikel 46 gebonden is.

De reikwijdte van het beginsel der zakelijke aansprakelijkheid kan aan de hand van de rechtspraak bepaald worden:

1) de wijze waarop het schip vervoerd werd (tijds- of reisbevrachting; met of zonder overgave van rederschap), doet niets terzake (Brussel, 25 januari 1968, R.H.Antw., 1968, 226; Brussel, 4 oktober 1968, R.H.Antw., 1968, 453; Hrb. Antwerpen, 25 maart 1969, R.H.Antw., 1969, 268).

2) artikel 46 behoort niet tot het dwingend recht of tot de openbare orde: de partijen mogen er van afwijken; maar dergelijke overeenkomst moet natuurlijk tegenstelbaar zijn aan de cognossementshouder; duidelijkheidshalve kunnen wij hier twee gevallen onderscheiden:

– de charterpartij gesloten tussen de scheepseigenaar en de vervoerder bevat een clause die van artikel 46 afwijkt: het behoeft wel geen betoog dat deze charterpartij voor de cognossementshouder (derde houder of geen derde houder) een res inter alios acta vormt en hem dus niet tegenstelbaar is (Brussel, 12 maart 1971, R.H.Antw., 1971, 27 en bovengeciteerde rechtspraak); dergelijke bedingen bepalen wie (eigenaar of zeevervoerder?) de gevolgen van de ladingschade uiteindelijk zal moeten dragen; zo zal de scheepseigenaar de zeevervoerder tot vrijwaring kunnen roepen, of omgekeerd; ten opzichte van de ontvanger blijven zij beiden echter solidair tot schadevergoeding gehouden; dat het cognossement naar de charterpartij verwijst doet hier geen afbreuk aan (impliciet. Brussel, 4 oktober 1968, R.H.Antw., 1968, 453);

– de charterpartij waarin de van artikel 46 afwijkende clause voorkomt, werd gesloten tussen de vervoerder en de ladingbelanghebbenden (bv. de verkoper of de koper van de goederen); het komt er dan op aan te weten of de cognossementshouder derde houder is of niet, – vraag die in nr. 73 van dit overzicht wordt behandeld; is de ontvanger derde houder van het cognossement, dan heeft hij niets uitstaande met de charterpartij en is hij er niet door gebonden; heeft hij die hoedanigheid echter niet, dan kan hij de tegenstelbaarheid van de charterpartij natuurlijk niet betwisten.

Volledigheidshalve willen wij opmerken dat de cognossementshouder wel gebonden is indien de van artikel 46 afwijkende charterpartij-clause in het cognossement gereproduceerd wordt; een gewone verwijzing naar een charterpartij volstaat echter niet (Brussel, 4 oktober 1968, R.H.Antw., 1968, 453). Een vonnis van de Antwerpse rechtbank van koophandel lost een vrij moeilijk probleem om. De laatste bevrachter stelde zowel de vervoerder als de scheepseigenaar aansprakelijk voor schade die haar oorzaak vond in slechte stuwning. De tegen de vervoerder ingestelde eis steunde op de charterpartij, de tegen de scheepseigenaar aangespannen rechtsvordering daarentegen op artikel 46 van de Zeewet. De rechtbank oordeelde dat de scheepseigenaar zich ten onrechte beriep op de charterpartij die hijzelf met de hoofdbevrachter gesloten had en luidens welke deze laatste verantwoordelijkheid droeg voor de stuwning; voor de laatste bevrachter zijn deze bedingen immers res inter alios acta; maar vanzelfsprekend werd aan de scheepseigenaar het recht toegekend tegen de hoofdbevrachter regres uit te oefenen (Hrb. Antwerpen, 28 juni 1973, R.H.Antw., 1973, 273).

3) het cognossement wordt steeds vermoed door de kapitein getekend te zijn, zelfs indien het niet door hemzelf of niet in zijn naam getekend is (Brussel, 12 maart 1971, R.H.Antw., 1971, 27); in de praktijk worden de cognossementen inderdaad dikwijls door de scheepsagent getekend “for the master” of “for the carrier” (zie bv. Hrb. Antwerpen, 4 september 1973, R.H.Antw., 1973, 360); deze regel stoelt o.m. op artikel 59 van de Zeewet (“Hij is verantwoordelijk voor de koopwaren waarmede hij zich belast. Hij levert daarvan een erkenning af. Deze erkenning wordt cognossement genoemd”); zelfs indien hij krachtens een charterpartij onder het bevel van de vervoerder-bevrachter staat, zelfs indien hij door deze laatste werd aangesteld, blijft de kapitein ten aanzien van derden immers de wettelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar en is hij het “instrumentum” van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar; de juridische techniek die aan de grondslag ligt van artikel 46, § I, al. 2 postuleert de

tussenkomst van de kapitein (Cass. 7 maart 1958, Pas., 1958, I, 748); ten aanzien van de uit het cognossement voortvloeiende verplichtingen is deze voorwaarde steeds vervuld (Overzicht rechtspraak, 1960-1967, T.P.R., 1968, 46)²⁷².

4.178. Dans sa thèse sur la saisie de navires de 1988, Delwaide décrit, quant à lui, la théorie régénante et l'arrière-fond historique dans les termes suivants:

Hoewel de aansprakelijkheid "in rem" naar onze mening in België niet bestaat, is het juist dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wortelt in de eigendom van het schip.

De oorsprong van deze aansprakelijkheid schijnt te liggen in de omstandigheden die eigen waren aan de scheepvaart van vroeger. Wanneer de eigenaar zelf niet meer meevaarde en hij een kapitein had aangesteld, moest deze aangestelde noodzakelijkerwijze over zeer verregaande bevoegdheden beschikken. Hij was zonder contact met de thuishaven en diende alle beslissingen te nemen ten behoeve van de bemanning, de passagiers en de lading. In het buitenland kende men de scheepseigenaar niet. Men kende slechts de kapitein. De solvabiliteit van de kapitein was echter dikwijls problematisch. Daarom is de gewoonte ontstaan dat de scheepseigenaar zich persoonlijk gebonden achtte door de handelingen die de kapitein in het raam van zijn functies stelde buiten de thuishaven doch dat de scheepseigenaar deze aansprakelijkheid kon beperken tot het schip, de vracht en het toebehoren. De kapitein was de wettelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar en de derden die buiten de thuishaven met de kapitein contracteerden, wisten dat zij het schip, de vracht en het toebehoren als onderpand van de verbintenissen die door de kapitein namens de eigenaar werden aangegaan, mochten beschouwen.

Het is daarom dat artikel 46 § 1 Zeewet, in navolging van artikel 7 van de wet van 21 augustus 1879, van artikel 216 "Code de Commerce" en van artikel 2, boek II, titel VIII van de "Ordonnance" van 1681 bepaalt dat de eigenaar aansprakelijk is voor de handelingen van de kapitein en dat hij instaat voor de verbintenissen die door de kapitein werden aangegaan in de uitoefening van zijn dienst.

De kapitein is de wettelijke vertegenwoordiger van het schip of zoals Ripert het uitdrukte: "Le capitaine représente le navire, le navire son propriétaire, ou plus exactement le navire est le signe visible que le capitaine est le représentant légal du propriétaire, sans que les tiers aient à rechercher de quelle façon le capitaine a été nommé".

Ingevolge de evolutie van de moderne communicatietechnieken zijn een groot aantal handelingen die vroeger door de kapitein buiten de thuishaven werden gesteld, overgenomen door agenten van de rederij of van de bevrachters. Deze hebben vaak de taak van de kapitein overgenomen.

De rechtspraak neemt nochtans aan dat wanneer dergelijke handelingen vallen binnen de wettelijke bevoegdheden van de kapitein, zij vermoed worden door de kapitein te zijn verricht, zelfs indien de facto gebleken is dat zij door een bevrachter of door een agent van de bevrachter werden uitgevoerd. Deze rechtspraak heeft zich de jongste jaren vooral sterk ontwikkeld op het vlak van het cognossement.

Terwijl in het "Peter Star" arrest het Hof van Cassatie nog bepaalde dat de enkele hoedanigheid van eigenaar niet volstond om de scheepseigenaar aansprakelijk te maken voor de door de bevrachter aangegane verbintenissen wijzigde het Hof van Cassatie deze rechtspraak in het "Stad Gent" arrest.

In dit arrest besliste het Hof van Cassatie zeer duidelijk:

"dat de kapitein, op grond van artikel 59 van de Zeewet, en da[n] ook de scheepseigenaar, krachtens artikel 46 § 1 van die wet, voorzeker aansprakelijk zijn voor de verbintenissen welke uit het cognossement voortvloeien, ongeacht of het cognossement door de tijdsbevrachter of dezes scheepsagent wordt uitgegeven".

Thans is de rechtspraak eenstemmig van mening dat het cognossement dat wordt uitgegeven door een tijdsbevrachter of door een agent van de tijdsbevrachter, de scheepseigenaar bindt zelfs wanneer het cognossement door de tijdsbevrachter of door zijn agent wordt uitgegeven. De scheepseigenaar blijft aansprakelijk zelfs indien de kapitein ingevolge de charterpartij onder de bevelen van de bevrachter is komen te staan.

²⁷² Roland-Huybrechts-Roland, 91-94, n° 12.

Deze rechtspraak gaat er van uit dat de cognossementen steeds vermoed worden door de kapitein te zijn getekend.

De scheepseigenaar is dus voor het cognossement aansprakelijk, zelfs wanneer het door een agent van een bevrachter werd ondertekend en de kapitein volgens de bevrachtingsovereenkomst volledig onder de bevelen van de bevrachter wordt gesteld, ook in geval van rompbefrachtiging.

De Belgische rechtspraak past dus op zeer strikte wijze de regel toe volgens welke de kapitein de wettelijke vertegenwoordiger is van de scheepseigenaar en dat het vermoeden bestaat dat de met derden namens het schip gesloten overeenkomsten, afgesloten werden voor rekening van de scheepseigenaar. De derde heeft derhalve het recht zowel de feitelijke medecontractant als de scheepseigenaar (eventueel vertegenwoordigd door de kapitein) in rechte aan te spreken²⁷³.

4.179. À la lumière de l'aperçu donné ci-dessus du droit en vigueur, il convient de rappeler dans son intégralité la vision de la Cour de Cassation.

Dans trois arrêts du 7 mars 1958²⁷⁴, la Cour de cassation a jugé de la façon suivante:

Attendu que la responsabilité, entière ou limitée, du propriétaire du navire en raison de ses propres engagements ou des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, dans les cas prévus par le paragraphe 1^{er} et le paragraphe 2^{me}, 8^o de l'article 46 de la Loi Maritime suppose un acte soit du propriétaire, soit du capitaine ou de quelqu'un qui les représente;

Que la seule qualité de propriétaire du navire ne suffit pas à le rendre responsable des engagements contractés par l'affréteur;

Dans l'arrêt de la Cour de Cassation « Stad Gent » du 30 septembre 1977²⁷⁵, qui est l'arrêt actuellement déterminant, on peut lire ce qui suit concernant la responsabilité lors du transport de marchandises:

Attendu qu'en vertu de l'article 59 de la loi maritime, le capitaine et dès lors, en vertu de l'article 46, paragraphe 1^{er} de la même loi, le propriétaire du navire, sont certes responsables des engagements qui résultent du connaissement, peu importe que le connaissement ait été émis par l'affréteur à temps ou l'agent maritime de celui-ci;

Attendu cependant que, si le capitaine, en recevant les marchandises couvertes par le connaissement, reconnaît que celui-ci a été émis en son nom et pour son compte, ceci ne signifie nullement qu'il donne ainsi mandat à l'affréteur, qui a émis le connaissement, ou à l'agent maritime de celui-ci d'engager, en cas d'avaries constatées aux marchandises transportées, le capitaine et donc le propriétaire du navire à l'égard du réceptionnaire des marchandises;

Attendu qu'il s'ensuit que l'arrêt qui se borne à invoquer à l'appui de sa décision une circonstance de fait, notamment l'ignorance du réceptionnaire des marchandises quant au fait de savoir si le navire est ou non affrété à temps et quant au véritable mandant de l'agent maritime, ne justifie pas légalement sa décision;

4.180. Quelle que soit la façon dont l'on évalue la jurisprudence et la doctrine dominante, le fait est que la théorie actuelle n'est, de toute façon, pas reflétée de façon correcte dans le texte de loi en vigueur.

Cela ressort des constatations reprises ci-dessous.

²⁷³ Delwaide SB, 137-139, n° 128.

²⁷⁴ Cass. 7 mars 1958 (trois arrêts), AC 1958, 494, Pas. 1958, I, 494, JPA 1958, 394.

²⁷⁵ Cass. 30 septembre 1977, AC 1978, 142, Pas. 1978, I, 128, RHA 1977-78, 429, RW 1977-78, 1048, Eur.Vervoer. 1980, 199.

4.181. Tout d'abord, l'article 46 donne l'impression, à l'occasion d'une première lecture superficielle, de n'être qu'une paraphrase – certes adaptée au droit maritime – des articles 1384 et 1998 du Code Civil concernant la responsabilité des commettants et l'obligation du mandant. En réalité, la signification actuelle la plus importante de la définition se trouve dans la *co-obligation – in solidum* – du propriétaire de navire avec le commettant responsable principal ou le mandant. Dans sa rédaction, le texte de loi ne laisse nullement supposer cette fonction de sûreté.

4.182. L'article 46 de la Loi Maritime ne prévoit rien dans l'hypothèse où le navire est resté en affrètement et n'aborde nullement le cas crucial en cette matière de l'affrètement coque nue. Il ne prévoit rien non plus au cas où l'obligation en question n'est pas intervenue suite à une intervention active du capitaine. Comme on le verra ci-dessous, il s'agit de deux situations (problématiques) qui apparaissent fréquemment aujourd'hui.

4.183. L'article 46 ne règle rien non plus concernant la responsabilité propre de l'affréteur. Il ressort de débats anciens dans la doctrine française²⁷⁶ que la disposition pourrait être lue comme une canalisation exclusive de toute responsabilité vers le propriétaire de navire *en vue d'une exonération* de l'exploitant / non-propriétaire du navire, par ex. un affréteur coque nue. Il est évident qu'une telle exclusion de la responsabilité propre normale de l'armateur / non-propriétaire n'a jamais été le but du législateur, mais il est vrai que le texte de loi laisse pas mal de liberté pour une lecture en ce sens. Il est, en tous les cas, frappant de constater qu'après tous les ajouts et les raffinements apportés à la disposition légale originelle de 1681²⁷⁷, la disposition en vigueur actuellement ne prévoit toujours rien concernant la responsabilité de l'armateur / non-propriétaire.

4.184. Dans le même sens, il faut faire remarquer que le texte de loi ne peut être lu dans le sens où l'armateur-affréteur, qui est rendu responsable pour les faits et les obligations du capitaine ou de l'équipage, pourrait exercer un recours contre le propriétaire de navire²⁷⁸. À nouveau, force est de constater que le texte de loi n'exclut nullement pareille interprétation.

4.185. Une autre lacune dans le texte de loi, en rapport direct avec ce qui précède, est qu'il ne règle pas la relation mutuelle entre la responsabilité du propriétaire de navire et celle de l'exploitant du navire / non-propriétaire. Le choix qui est entre-temps solidement ancré, tant dans la doctrine que dans la jurisprudence, d'une responsabilité *in solidum* au lieu d'une responsabilité solidaire²⁷⁹, ne trouve pas le moindre point d'appui dans le texte de loi.

4.186. Pour être complet, il faut également mentionner qu'il y avait même à l'époque une tendance estimant que la disposition de loi en question était rédigée de façon fautive et qu'il fallait l'interpréter conformément au droit commun concernant la responsabilité du commettant pour ses préposés, de sorte que seul le véritable commettant du capitaine peut être cité, même s'il n'est pas le propriétaire du navire²⁸⁰. Même si cette explication n'est retenue par personne dans le droit belge actuel, le seul fait qu'elle ait été soutenue auparavant prouve à nouveau combien le travail d'interprétation d'un texte de loi tellement laconique peut être capricieux.

²⁷⁶ Voir en particulier Danjon II, 261-268, n° 641; compar. aussi X., note sous Cour d'Appel de Rouen 11 juillet 1923, *RDMC* 1924, 354-360 et X., note sous Tribunal Supérieur Hanséatique, 19 mars 1925, *R.D.M.C.*, 1925, en particulier 925, *RDMC* 1925, 70-79.

²⁷⁷ Voir *supra*, n° 4.174.

²⁷⁸ Voir e.a. Danjon II, 269, n° 643.

²⁷⁹ Voir e.a. Delwaide-Blockx 1990, 576-577, n° 53; De Weerd II, 295-297, n° 952-953; Heenen-Libouton, 1979, 189-190, n° 5; Voir récemment e.a. Anvers 16 octobre 2006, *Eur.vervoerr.* 2007, 259; Comm. Anvers, 24 février 2009 *RHA* 2009, 67.

²⁸⁰ Voir à nouveau X., note sous Tribunal Supérieur Hanséatique, 19 mars 1925, *R.D.M.C.*, 1925, en particulier 73.

4.187. Le texte de loi garde également le silence sur le droit de recours du propriétaire de navire condamné pour des fautes de l'affréteur ou de l'exploitant. L'article 46 ne laisse pas présumer qu'un pareil droit de recours existe et peut, tel que le prouvent des contestations antérieures concernant l'article 251 à propos de la responsabilité en cas d'abordage²⁸¹, aussi bien être lu comme une exclusion implicite d'un pareil droit de recours. Le fait que la possibilité de recours soit acceptée de façon générale dans la doctrine et la jurisprudence actuelles²⁸² ne change rien à cette critique technico-légale.

4.188. La disposition de loi en question ne donne aucune indication concernant la question de savoir s'il s'agit de règles d'ordre public, de droit impératif ou de droit supplétif. Le fait qu'il ait été accepté depuis toujours et jusqu'à aujourd'hui qu'il s'agit de droit supplétif²⁸³ n'enlève rien au fait que le texte de loi lui-même reste sur ce point à nouveau en défaut.

4.189. Un autre problème technico-légal est la reprise malheureuse de l'article 54 dans la Section « Dispositions générales » du Chapitre consacré aux « propriétaires de navire »: cet article prévoit que les termes « propriétaire de navire » et « assistant » doivent être entendus « dans le sens qu'ils ont à l'article 1^{er}, 2^e et 3^e de la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 ».

L'article 1.2 de la Convention LLMC stipule:

L'expression « propriétaires de navire » désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer²⁸⁴.

Selon l'article 54 de la Loi Maritime, cette description de la notion vaut également pour l'application de l'article 46 du code qui comprend la réglementation nationale dont on discute ici concernant la responsabilité du propriétaire de navire. Cela conduit à une situation qui est particulièrement confuse, dès lors que – à tout le moins dans sa lecture actuelle – l'article 46 ne règle que la responsabilité du propriétaire de navire, et non pas celle des affréteurs, gérants et autres exploitants de navire.

Ce que vise l'article 46 de la Loi Maritime, c'est plus précisément la responsabilité du propriétaire de navire enregistré au moment où les faits en questions sont commis²⁸⁵. Cette dernière et importante précision ne se retrouve pas non plus dans le texte de loi.

4.190. Dans le commentaire explicatif, article par article, des nouvelles dispositions de loi proposées ci-dessous, l'attention sera portée sur quelques autres défauts rédactionnels, certes moins fondamentaux, de l'actuel article 46 de la Loi Maritime. Un exemple en est la mention de la responsabilité pour les « fautes » reprise dans l'article 46, § 1 et l'absence surprenante d'une telle mention dans les §§ 2 et 3 du même article²⁸⁶.

4.191. L'article 59 de la Loi Maritime qui, lu conjointement avec l'article 46, conduit pour ainsi dire à la responsabilité du propriétaire de navire pour tous les transports sous connaissance, même lorsque ce dernier est émis sans l'intervention active du propriétaire du navire ou du

²⁸¹ Compar. concernant la responsabilité pour les fautes du pilote à la lumière de l'article 251 de la Loi maritime, Cass., 15 décembre 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983-84, 203, note Delwaide, L., *RDC* 1984, 500, *Pas.* 1984 I, 418, *AC* 1983-84, 443, *RIW* 1984-85, 1247, *RGAR* 1984, 10845, *Eur. Verwoerr.* 1984, 200.

²⁸² Voir e.a. De Weerd II, 303, n° 961.5; Compar. pour la France déjà Danjon II, 260, n° 640.

²⁸³ Voir et compar. e.a. Jacobs I, 94, n° 69 et Delwaide-Blockx 1990, 575, n° 53.

²⁸⁴ Pour la version anglaise, voir déjà *supra*, n° 4.20.

²⁸⁵ Compar. Danjon II, 260, n° 639 *bis*.

²⁸⁶ Voir *infra*, n° 4.321.

capitaine, ne dispose, à plus ample lecture et contrairement à ce que suggère une grande partie de la doctrine et de la jurisprudence, nullement que tous les connaissements sont censés être signés par le capitaine²⁸⁷. L'article 59 est d'ailleurs rédigé de manière équivoque et placé à un endroit inadéquat dans la Loi Maritime²⁸⁸.

4.192. Un examen technico-légal objectif ne peut dès lors conduire qu'à la constatation que la vision régnante belge concernant la responsabilité du propriétaire de navire, quels qu'en soient ses mérites, n'est pas reflétée de façon adéquate dans le texte en vigueur de l'article 46 de la Loi Maritime. La lettre de la loi ne permet pas de concevoir les implications extrêmes que la jurisprudence et la doctrine ont construites, indiscutablement inspirées par une politique – qui sera encore discutée plus amplement ci-dessous – visant à accorder aux créanciers une protection maximale. En d'autres mots, il faut conclure que la théorie en vigueur repose sur une *Hineininterpretierung* extrême du texte de loi.

- CONTROVERSES INTERPRÉTATIVES CONSTANTES AUTOUR DE LA
RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE DANS LA DOCTRINE ET LA
JURISPRUDENCE

4.193. En dehors de la discordance entre le texte de loi très laconique et les conclusions élaborées dans la jurisprudence et la doctrine, il faut également constater que le régime en vigueur est basé sur une évolution longue et difficile, que les controverses interprétatives ont continué à persister en partie jusqu'à aujourd'hui, et qu'il existe à différents points de vue une incertitude juridique.

Sur la base de l'évolution historique du droit et des débats permanents sur le plan du contenu, il faut effectivement mettre en doute l'affirmation parfois entendue selon laquelle l'interprétation dominante actuelle reposerait sur une unanimité autour d'un principe de droit maritime considéré comme aussi général que fondamental.

4.194. C'est ainsi que l'on retrouve une vieille jurisprudence, il est vrai rejetée par la doctrine et qui n'est plus suivie à l'heure actuelle, selon laquelle il était jugé que la responsabilité du propriétaire de navire est exclue en cas d'affrètement coque nue – peu usité à l'époque – et que seul l'affréteur coque nue est tenu par les faits commis par le capitaine qu'il a engagé. Cela serait certainement le cas lorsque le tiers était au courant qu'il contractait avec un affréteur coque nue. La difficulté résidait cependant dans le fait que le texte de loi ne parlait que de la responsabilité du *propriétaire* de navire. La théorie régnante continuait, pour cette raison, à soutenir l'obligation du propriétaire lui-même, à tout le moins dans les cas où le capitaine était intervenu, parce que l'article 46 de la Loi Maritime ne déclare pas le capitaine, tel quel, responsable des faits commis directement par l'armateur-fréteur.²⁸⁹ Comme déjà expliqué²⁹⁰, l'intervention du capitaine est entre-temps cependant supposée.

4.195. Dans son aperçu remarquable du droit belge concernant la légitimation passive sous connaissement, le spécialiste de droit maritime néerlandais Smeele rappelle que la théorie de l'obligation simultanée *in solidum* du transporteur et du propriétaire de navire n'a commencé à se dessiner dans la jurisprudence que dans le courant des années cinquante du vingtième siècle²⁹¹. Il

²⁸⁷ Compar. dans le même sens Heenen-Libouton, 1979, 185-186, n° 1.

²⁸⁸ Voir Livre bleu 5.

²⁸⁹ Dans le sens de l'absence d'une action contre le propriétaire de navire, voir Bruxelles, 21 décembre 1853, *Pas.*, 1856, II, 322 et *Jur. Am.*, 1857, I, 39; voir e.a. la discussion dans Jacobs I, 92, n° 67 et Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 122-126.

²⁹⁰ Voir *supra*, n° 4.179.

²⁹¹ Voir plus amplement Smeele, 255, avec les références.

rappelle une décision dissidente datant de 1971, touchant le point essentiel de la stratégie d'évaluation qu'il faut réaliser ici, dans laquelle il a été jugé que le tiers-porteur doit se contenter de la créance, basée sur l'article 91 de la Loi Maritime, à l'encontre du transporteur contractuel et du recours contre le navire concrétisé dans les articles 21 et 23 de la Loi Maritime, et que le propriétaire de navire n'est pas, par-dessus le marché, tenu, en plus, avec tout son patrimoine²⁹².

Smeele identifie également, dans l'aperçu de jurisprudence de droit maritime paru dans le *Tijdschrift voor Privaatrecht* de 1968, un certain nombre de considérations, qui sont selon lui plutôt des suggestions, mais qui se sont révélées particulièrement influentes, selon lesquelles la jurisprudence concernant le fait que tous les connaissements sont censés être signés par le capitaine, aurait été présentée, à tort, comme étant déjà établie à une époque où celle-ci était encore hésitante²⁹³.

4.196. Ce qui est encore plus important est le fait que la compatibilité intrinsèque des arrêts de la Cour de Cassation de 1958 et 1977, décrits ci-dessus²⁹⁴, n'est pas évidente pour tout le monde²⁹⁵. Dès lors que la Cour, pour que le propriétaire de navire puisse être tenu en cas d'affrètement, exige par principe un fait du capitaine pour le motif que l'article 46 ne déclare pas le propriétaire responsable tel quel pour les faits de l'affréteur²⁹⁶, celle-ci se montre particulièrement souple avec cette condition fondamentale pour accepter comme des « reconnaissances » contraignantes du connaissement par le propriétaire, par exemple le simple fait de mettre les marchandises à bord et de les délivrer²⁹⁷. Malgré la cohérence de la jurisprudence sur le plan des principes, l'exigence d'une intervention du capitaine est en réalité pratiquement réduite à néant.

Il reste d'ailleurs à expliquer comment le fait de prendre de la marchandise à bord peut être interprété comme une confirmation que le connaissement a été émis au nom du capitaine, alors que ce document n'est normalement émis qu'*après* le chargement²⁹⁸.

À l'heure actuelle, le régime de la responsabilité du propriétaire de navire ne repose dès lors nullement sur une unanimité absolue. En particulier, le fait que le propriétaire de navire soit tenu sur la base de connaissements qui ne sont pas signés « *for the master* » par l'agent de l'affréteur, est sujet à de virulentes critiques dans des publications émanant de Heenen et Libouton²⁹⁹, Van Ryn et Heenen³⁰⁰ et Libouton³⁰¹, qui font autorité en la matière.

4.197. Le problème spécifique des connaissements d'expéditeurs, etc., sera de nouveau évoqué plus loin³⁰².

4.198. En dehors des discussions dans la jurisprudence et la doctrine, il faut encore mentionner quelques sources d'insécurité juridique potentielle dérivant des défauts du texte de loi ainsi que

²⁹² Comm. Anvers, 25 octobre 1971, *Rechtspr. Antw.*, 1971, 355, réformé par Anvers, 16 mars 1977, *RHA* 1977, 8; Smeele, 257-258.

²⁹³ Voir en particulier Smeele, 260-261.

²⁹⁴ Voir *supra*, n° 4.179.

²⁹⁵ Voir à ce sujet e.a. Delwaide-Blockx 1990, 574-575, n° 53 et compar. ensuite Delwaide SB, 138, n° 128, repris *supra*, n° 4.178; Smeele, 262-268.

²⁹⁶ Voir à ce sujet par exemple déjà Van Ryn-Heenen Examen 1967, 89, n° 2.

²⁹⁷ Voir aussi Cass., 16 septembre 1983, *RHA* 1983-84, 135.

²⁹⁸ Voir en particulier Heenen-Libouton 1979, 187, n° 1; approuvant Doosselaere, J., "De la responsabilité des propriétaires de navire", *LA Putzeys*, (303), 312.

²⁹⁹ Heenen-Libouton, 1979, 185-187, n° 1.

³⁰⁰ Voir *infra*, n° 4.210.

³⁰¹ Libouton 1990, 132, n° 1.

³⁰² Voir *infra*, n° 4.215.

quelques vieilles discussions qui connaissent une existence latente et qui peuvent ressurgir à tout moment.

4.199. Dans l'article 46 de la Loi Maritime, il n'est tout d'abord pas explicitement précisé que le propriétaire de navire visé est bien le propriétaire de navire enregistré (ou immatriculé), et non pas le véritable propriétaire de navire au cas où celui-ci serait une autre personne naturelle ou une personne juridique, ou encore le « *disponent* » ou le « *beneficial owner* » de la terminologie juridique anglaise. Le texte de loi a de tout temps – et indiscutablement à raison – été interprété dans le sens qu'il s'agit du propriétaire de navire enregistré (ou immatriculé)³⁰³, mais une explicitation législative serait utile. Cela aiderait au renforcement escompté dans l'ébauche de Code belge de la navigation de la fonction de l'enregistrement, de l'immatriculation et de l'inscription des droits réels³⁰⁴. Cette aspiration ressort, entre autres, de l'insertion dans l'ébauche de Code belge de la navigation de la définition déjà commentée ci-dessus de la notion de propriétaire de navire (voir l'art. 4.1, 1° déjà commenté plus haut).

4.200. L'article 46, § 3 de la Loi Maritime dispose que le propriétaire de navire est responsable pour le pilote et suggère du même coup que le pilote est un préposé du propriétaire de navire³⁰⁵. Cette disposition est en contradiction tant avec la règle qui veut que toute la réglementation concernant le pilotage appartient à la compétence régionale³⁰⁶ qu'avec la règle selon laquelle en particulier les pilotes sont dépendants de la Région flamande et sont des employés de cette Région, le législateur fédéral ne pouvant déterminer la position en droit de ces pilotes³⁰⁷. Nous reviendrons plus tard encore sur le problème de la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes du pilote³⁰⁸.

4.201. Le texte de loi n'apporte, d'autre part, aucun point de repère concernant la responsabilité du propriétaire de navire pour quelques autres parties intervenant de manière classique dans l'exploitation de navires.

On peut donner l'exemple des manutentionnaires et des ouvriers portuaires et, plus particulièrement, de ceux qui travaillent à bord des navires. La doctrine belge ancienne ne présentait aucune unanimité³⁰⁹. Dans la jurisprudence et la doctrine actuelles, le problème n'est apparemment plus à l'ordre du jour. Cela ne signifie cependant pas qu'il existe une vision univoque. À l'étranger, le problème retient toujours bien l'attention. C'est ainsi qu'en Allemagne, on retient la responsabilité du propriétaire, voire de l'armateur, pour des manutentionnaires – même indépendants³¹⁰.

Le texte de loi ne parle pas non plus de la responsabilité du propriétaire de navire pour des fautes du remorqueur et de son équipage. Ce silence est d'autant plus curieux que, dans la loi, la responsabilité du pilote est réglée, alors que celui-ci est un prestataire de services sur une base technico-nautique comparable. La doctrine et la jurisprudence plus anciennes portaient en tous les cas du principe de la (co)responsabilité du propriétaire du bateau remorqué, qui est par hypothèse

³⁰³ Voir par ex. Jacobs I, 93, n° 68.

³⁰⁴ Voir à ce sujet Livre bleu 3.

³⁰⁵ Voir à ce sujet e.a. Van Hooydonk, E., « De taakverdeling tussen de kapitein en de loods », LA Libert, (457), 201-504, n° 21 et les références; voir aussi Delwaide-Blockx 1991, 961, n° 126; compar. déjà, aussi dans le sens d'une nomination temporaire par le propriétaire de navire, Danjon II, 235, n° 626.

³⁰⁶ Voir Livre bleu 1, 54-56, n° 1.33 ainsi que, pour ce qui concerne le régime des privilèges maritimes, Livre bleu 3.

³⁰⁷ Voir aussi Van Hooydonk, E., « De taakverdeling tussen de kapitein en de loods », in LA Libert, (457), 502, n° 21.

³⁰⁸ Voir *infra*, n° 4.329.

³⁰⁹ Voir et compar. par ex. Jacobs I, 85, n° 58 (responsabilité) et Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 63 (pas de responsabilité).

³¹⁰ Voir *infra*, n° 4.328.

le navire qui dirige l'opération de remorquage, pour des fautes de l'équipage du remorqueur³¹¹. À cet égard, on se réfère à l'exposé plus ample concernant les conventions de remorquage dans le Chapitre 3 du Titre 5 de l'ébauche de Code belge de la navigation³¹².

Une doctrine plus ancienne s'occupait également de la position des passagers et soutenait qu'en principe le propriétaire de navire n'était pas responsable pour les actes quasi-délictuels commis par ceux-ci³¹³.

Dans cette doctrine plus ancienne, la responsabilité du propriétaire de navire pour des fautes du médecin de bord – que celui-ci travaille sur une base indépendante ou non – avait fait l'objet d'intenses spéculations³¹⁴. Le problème mérite qu'on le repense à la lumière des développements actuels concernant la responsabilité médicale et l'importance croissante du tourisme de croisière et des problèmes médicaux, notamment les infections virales, qui se produisent régulièrement à bord de bateaux de croisière.

Un autre problème qui mérite également d'être réétudié est celui de la responsabilité du propriétaire d'un navire non militaire pour des actes de militaires présents à bord. Une disposition avait été reprise à cet égard dans le Code de Commerce de 1807 (art. 217); Ripert partait du principe que le propriétaire n'assumait aucune responsabilité à cet égard³¹⁵. À l'heure actuelle, cette question est d'importance au vu de la possibilité de protéger les navires marchands contre la piraterie par la présence de soldats à bord.

4.202. Un dernier point qui mérite une nouvelle réflexion concerne la limitation de la responsabilité à la responsabilité civile, c'est-à-dire non pénale, prévue dans l'article 46 de la Loi Maritime³¹⁶. À cet égard, il faut relever l'importance des développements actuels concernant la responsabilité pénale des personnes morales et la responsabilité par rapport aux amendes administratives.

- FONDEMENT THÉORIQUE DOUTEUX DE LA THÉORIE DOMINANTE CONCERNANT
LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

4.203. En dehors de tous les manquements technico-légaux, des controverses interprétatives et des nids d'insécurité juridique potentielle, il faut remarquer que le fondement théorique des principes actuels de la responsabilité du propriétaire de navire est défectueux à différents points de vue.

Pour expliquer le caractère extrême de l'interprétation belge et, plus particulièrement, de la co-obligation du propriétaire de navire pour certaines dettes des affrêteurs – même en cas d'affrètement coque nue – les éléments suivants ont, entre autres, été avancés:

- la théorie de la responsabilité « réelle »;
- l'analogie avec l'action anglaise *in rem*;
- la théorie de la responsabilité de risque objective;
- la théorie de l'apparence;
- la théorie du mandat implicite par le propriétaire à l'affrêteur coque nue;

³¹¹ Voir et compar. Jacobs I, 90, n° 64 ; voir plus amplement *infra*, n° 4.330.

³¹² Voir Libre bleu 6.

³¹³ Voir et compar. Jacobs I, 90-91, n° 65; Smeesters-Winkelmolen I, 146, n° 102.

³¹⁴ Voir en particulier. Danjon II, 241-242.

³¹⁵ Voir en particulier Ripert I, 670, n° 774.

³¹⁶ Voir déjà *supra*, n° 4.175.

- la nécessité d'une négociabilité rapide du connaissance;
- la théorie de la communauté d'intérêts ou « joint venture » entre le propriétaire de navire et l'affrètement.

On trouvera ci-après un examen critique de ces différentes doctrines.

Ensuite, dans une perspective comparative, une analyse plus détaillée de l'auteur français plus ancien Danjon permettra d'attirer l'attention sur le caractère anachronique d'une grande partie des fondements avancés.

Il ressortira finalement de la discussion que la seule véritable justification convaincante qui peut être acceptée pour le régime belge actuel consiste dans le choix, d'inspiration pragmatique, de défendre d'une façon maximale les intérêts des créanciers du navire et, en particulier, les intéressés à la marchandise.

4.204. Selon une grande partie de la jurisprudence et de la doctrine belges, l'article 46 de la Loi Maritime consacre, dans le chef du propriétaire de navire, une soi-disant responsabilité réelle. Telle est, comme cela a déjà été indiqué, entre autres la vision de R. et S. Roland et Huybrechts³¹⁷. Ils ont poursuivi la thèse de Smeesters et Winkelmolen qui, à leur tour, était inspirée par un article réputé – en tous les cas en Belgique (mais pas en France)³¹⁸ – du juriste français Abram.

Abram insistait à ce sujet sur l'autonomie du droit maritime. La réglementation de la responsabilité du propriétaire de navire n'est pas une application du droit commun en ce qui concerne la responsabilité du commettant et le mandat. La responsabilité du commettant est d'ailleurs difficilement applicable au capitaine qui, à l'encontre du propriétaire de navire, dispose d'une compétence de décision indépendante, non seulement sur le plan nautique mais également en vue de conclure des actes juridiques urgents. Dans les cas d'urgence, le capitaine peut être remplacé par le consul, sans aucune intervention du propriétaire, ce qui a comme conséquence que la *culpa in eligendo* ne peut être opposée au propriétaire³¹⁹. Abram concluait comme suit:

Il nous paraît donc certain que la responsabilité du propriétaire est en dehors du droit commun, c'est-à-dire des règles posées au Code civil; que, comme nous venons de l'indiquer, elle n'a qu'un fondement, la qualité de propriétaire, et que cette responsabilité pourra être purgée au moyen de l'abandon lorsqu'elle deviendra trop onéreuse. A dire vrai, c'est le « navire » et le « navire » seul et son fret qui doit répondre des fautes commises par ceux à qui on en a confié la direction, ou qui sert de garantie à leurs obligations³²⁰.

Smeesters et Winkelmolen indiquaient, quant à eux:

*Nous nous rallions entièrement à l'avis de M. Abram.
Il ne faut pas vouloir trouver dans le Code civil les raisons des règles du droit maritime. C'est un droit spécial, au moins aussi ancien que le droit civil, et qui a toujours été régi par des règles spéciales.*

³¹⁷ Voir la citation *supra*, n° 4.177. Par la suite, Huybrechts a également propagé la terminologie « responsabilité *propter rem* » ; sur ce terme, voir plus amplement *infra*, n° 4.258.

³¹⁸ Voir Smeele, 251.

³¹⁹ Abram, B., « L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil ? », *RIDM* 1906-07, (559), 562-564; à propos de Abram e.a. aussi Delwaide, L., « Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire », in LA Roland, (107), 167-168.

³²⁰ Abram, B., « L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil ? », *RIDM* 1906-07, (559), 564.

Comme l'écrivait M. Louis Franck, rien n'a autant nui au droit maritime que l'influence du droit civil. «Il faut s'habituer, ajoutait-il, à regarder le droit maritime comme un droit particulier ayant d'autres sources d'inspiration que la théorie civiliste.» (Le Droit Maritime, 1910, n° 1, p. 8.)

Ne cherchons pas dans le Code civil le fondement du droit maritime.

La base de la responsabilité n'est pas l'article 1384. Ce n'est pas un principe de droit civil.

Ce n'est pas le commettant qui est responsable. C'est le navire. La responsabilité est plutôt, dans son origine et dans sa justification, une responsabilité réelle. Voilà pourquoi elle pèse sur le propriétaire.

Comme le droit commercial a donné une vie propre à la société anonyme, le droit maritime a donné une âme au navire, ou plus exactement, à l'aventure. Le capitaine n'est que l'instrument agissant, il est le cerveau de cet être fictif. Quand un abordage se produit, c'est au navire qu'il est dû; soit qu'il ait été mal dirigé par le capitaine. Quand le capitaine s'engage, c'est dans l'intérêt du navire, c'est à son profit; c'est donc lui, navire, qui doit en répondre.

La responsabilité ne dérive donc pas du contrat de mandat ou de préposition: elle naît du fait même de la propriété. Le but de cette disposition est de protéger les droits des tiers. Lorsque les tiers contractent avec le capitaine, ils ignorent quel est le propriétaire du navire. C'est donc dans l'intérêt du commerce maritime que la loi a créé ainsi, à la charge du propriétaire, une responsabilité qui pèse sur lui à raison du fait même de sa propriété³²¹.

Dans sa thèse, le chercheur néerlandais Smeele présente quelques annotations intéressantes concernant l'évolution de la doctrine et de la jurisprudence belges. L'une de ses considérations est que, là où Abram désirait protéger l'affrèteur coque nue d'une responsabilité illimitée, Smeesters et Winkelmolen avaient essentiellement en vue la protection des intérêts des tiers-créanciers³²². Il sera encore revenu ci-dessous sur l'argumentation spécifique de ces derniers auteurs concernant la responsabilité du propriétaire de navire à l'occasion du transport sous connaissance dans une situation d'affrètement à temps³²³.

Delwaide, un auteur faisant autorité en la matière, souligne de plus que le concept de la responsabilité « réelle », largement répandu depuis Smeesters et Winkelmolen, est, en tant que tel, inconnu en droit belge³²⁴. Une résolution similaire avait pu être notée précédemment déjà dans la littérature française sur ce sujet³²⁵.

Le concept de la « responsabilité réelle » est également source de confusion, dès lors qu'il suggère que la responsabilité du propriétaire de navire, telle que reprise dans l'article 46 de la Loi Maritime, implique une limitation de recours sur son navire. Indépendamment du droit actuel sur la limitation de responsabilité qui, en cas de formation d'un fonds de limitation, prévoit entre autres une « immunisation » de tous les autres éléments du patrimoine du constituant du fonds³²⁶, le point de départ reste l'unité du patrimoine du débiteur qui, en principe, est tenu avec tout son patrimoine pour ses dettes³²⁷.

³²¹ Smeesters-Winkelmolen I, 134-135, n° 95.

³²² Smeele, 252-253.

³²³ Voir *infra*, n° 4.209.

³²⁴ Voir e.a. Delwaide SB, 139 et 141, n° 128 ; voir aussi Delwaide-Blockx 1990, 574, n° 53.

³²⁵ Bernardin, F. et Bérard, E., *Traité de droit fluvial français*, Paris, Sirey, 1934, 5: « On aboutit ainsi à créer une sorte de responsabilité réelle qui n'a aucune base dans notre droit français moderne ».

³²⁶ Voir *infra*, n° 4.270.

³²⁷ Compar. en ce sens Ripert II, 146, n° 1238-1240 et aussi Moors, K., « Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd », *RW* 1953-54, (297), 304.

Un commentateur plus ancien comme Moors estimait le principe défendu par Smeesters et Winkelmolen de la responsabilité « réelle » comme n'étant rien d'autre qu'une argutie, car la Loi Maritime établit clairement une responsabilité *personnelle* du propriétaire du navire³²⁸.

R. Roland, partisan notoire de la doctrine de la responsabilité « réelle » avait lui aussi relevé que celle-ci fournissait un soubassement théorique mais que la responsabilité est « personnelle dans son application »³²⁹.

Un auteur allemand comme Puttfarken considère le système français comme une forme de responsabilité personnelle et l'oppose à l'ancien *Exekutionsystem* allemand, dans lequel le propriétaire de navire n'est pas personnellement tenu pour les dettes, mais « mit Schiff und Fracht »³³⁰.

Comme expliqué ci-après³³¹, lors de la première consultation menée à l'aide du Livre vert, un risque de confusion s'est manifesté entre la responsabilité *propter rem* – essentiellement personnelle – et la possibilité de récupérer des dettes sur la *fortune de mer* du propriétaire de navire.

Quoi qu'il en soit, la notion de « responsabilité réelle » n'est qu'une tentative de qualification académique³³², et son application ne fournit aucun argument pour pouvoir qualifier le régime actuel de responsabilité belge de nécessaire ou fondamental.

4.205. Selon Roland, entre autres, l'interprétation belge de la responsabilité du propriétaire de navire présente une analogie avec l'action anglaise *in rem*. Cet auteur écrit ce qui suit à ce sujet:

*De continentale jurist voelt zich doorgaans onwennig, zelfs verloren, wanneer hij het domein van de 'Common Law' betreedt, doch bij nader onderzoek valt het op dat het verschil vooral ligt in de aanpak van de problemen of in de vorm waarin de oplossingen gegoten worden, meer dan in de substantie. Hoe zou het anders? Dezelfde toestanden baren dezelfde regels!
Het lijkt ons derhalve niet bijzonder gewaagd artikel 46 § 1 van de Belgische zeewet – dat uit de Ordonnance stamt – met de Angelsaksische actio in rem te vergelijken.
Ze gaan beiden [sic] uit van dezelfde basisidee: het schip, zijn kapitein staan centraal; het schip is op zichzelf aansprakelijk en staat in voor de schuldvorderingen die erop betrekking hebben*³³³.

Le même auteur suggère que « de innige band tussen het schip en de vordering die er op betrekking heeft » est un « wijs principe » et « kleeft aan het zeerecht »³³⁴; il constitue bel et bien « een fundamenteel principe van het zeerecht »³³⁵.

Un auteur comme De Weerd, qui soutient expressément la qualification comme responsabilité « réelle », a même soutenu que le principe du *in rem* comme tel « zijn intrede heeft gedaan » dans le droit maritime belge³³⁶.

³²⁸ Moors, K., « Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd », *RW* 1953-54, (297), 313, qui indique à juste titre que Smeesters et Winkelmolen eux-mêmes reconnaissent qu'il s'agit d'une responsabilité personnelle (Voir Smeesters-Winkelmolen I, 153, n° 109).

³²⁹ Roland, R., « Initiation sommaire au droit maritime belge », *DMF* 1996, (451), 453.

³³⁰ Puttfarken, 364, n° 871.

³³¹ Voir *infra*, n° 4.258.

³³² Dans le même sens Verguts, P., « De averijvordering tegen de scheepseigenaar: een afgesloten hoofdstuk ? », in *LA Libert*, (519), 522.

³³³ Roland, R., « Opgépast: gevaarlijke bocht ! », in *LA Van den Heuvel*, (315), 319-320.

³³⁴ *Ibid.*, 321.

³³⁵ *Ibid.*, 325.

³³⁶ Voir e.a. De Weerd II, 281, n° 931, 282, n° 932 et 283, n° 933.

Une telle construction soulève cependant des points d'interrogation.

Tout d'abord, ce n'est pas parce que l'on peut trouver une certaine similitude avec l'action anglaise *in rem* – qui sera encore explicitée plus amplement ci-dessous³³⁷ – que l'article 46 de la Loi Maritime belge traduit forcément un principe de droit maritime fondamental.

En deuxième lieu, il ne fait pas de doute que l'action *in rem* comme telle n'existe pas en Belgique³³⁸.

Troisièmement, l'action anglaise *in rem* est étroitement liée au droit de la procédure maritime anglaise et, en particulier, à la réglementation de la saisie de navires³³⁹, ce qui rend cette figure de droit de toute manière difficilement comparable.

À ce propos, il faut remarquer, en quatrième lieu, que l'analogie de la créance *in rem* avec la fonction du navire comme objet de recours, dérivant en particulier, y compris selon le droit belge, de la réglementation de la saisie de navires et des privilèges maritimes, ne peut expliquer la co-obligation relativement générale et personnelle de l'article 46 de la Loi Maritime pour les dettes nées de l'exploitation du navire, que le propriétaire – indépendamment de la possibilité d'invoquer la limitation de droit maritime de sa responsabilité – doit en principe supporter avec tous ses biens, et pas seulement avec le navire. Dans sa formulation actuelle, l'article 46 ne règle, pour ainsi dire, pas tant le statut du navire comme objet de recours, que la propre responsabilité matérielle du propriétaire de navire, ce qui est tout à fait différent.

En cinquième lieu, il apparaît que la responsabilité du propriétaire de navire, tirée de l'article 46 de la Loi Maritime, et dans l'interprétation extensive de la jurisprudence belge, est plutôt exceptionnelle d'un point de vue international. Comme explicité ci-dessous³⁴⁰, cette responsabilité n'est, dans aucun des autres systèmes de droit continentaux étudiés ici – plus facilement comparables tant d'un point de vue historique que conceptuel – poussée autant à l'extrême qu'en Belgique.

En sixième lieu, il est intéressant de noter une jurisprudence récente qui remet fondamentalement en doute la doctrine belge raisonnant à partir de l'action anglaise *in rem*. Dans un arrêt du 8 février 2010, la Cour d'appel d'Anvers a indiqué sans ambages:

Overigens is de uitdrukking 'zakelijke aansprakelijkheid' een doctrinaal begrip. Het maritiem of fluviaal recht heeft nimmer een 'ziel gegeven aan het schip'.

Het feit dat in andere rechtsstelsels een 'in rem'-aansprakelijkheid bestaat, dan wel inzake beslag op zeeschip in geval van de allegatie van een maritieme vordering ook het schip verbonden kan worden voor bepaalde vorderingen waarvoor de scheepseigenaar niet instaat, of nog dat de scheepseigenaar voor bepaalde door de wet omschreven schuldvorderingen de financiële gevolgen van de aansprakelijkheid kan beperken, kan aan de doctrinale hypothese van het bestaan van de 'zakelijke aansprakelijkheid' van de scheepseigenaar bijdragen, maar rechtvaardigt niet de stelling dat iedere tussenkomst van de bevelvoerder,

³³⁷ Voir *infra*, n° 4.234 et ss.

³³⁸ Voir déjà *supra*, n° 4.178 sur la conception de Delwaide.

³³⁹ Voir à titre d'illustration Van Herreweghe, V., « Uitvoerend beslag op zeeschepen en binnenschepen, art. 1545-1559 » in *Gerechtelijke recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Anvers, Kluwer, sans pag., Art. 1545 (mars 1991), 5, n° 6, où l'« actio in rem » dans le contexte belge est assimilée à « de beslagbaarheid van het schip waarop de vordering betrekking heeft, ongeacht of de eigenaar of een ander persoon instaat voor de zeeschuld ».

³⁴⁰ Voir *infra*, n° 4.223 et ss.

*voor om het even welke werk aan boord van het schip of spits, automatisch de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het vaartuig zou impliceren*³⁴¹.

La justification suggérée sur base de la comparaison avec l'action anglaise *in rem* ne livre dès lors qu'un fondement de droit théorique faible et fait justement ressortir, après plus ample réflexion, à quel point le régime en vigueur en Belgique est excessif.

4.206. Dans différentes publications, Delwaide propose une qualification alternative comme une responsabilité de risques, parce que la loi canalise la responsabilité vers le propriétaire de navire au vu du rattachement du risque de responsabilité avec le simple droit de propriété sur le navire, indépendamment de tout problème de culpabilité³⁴².

Cette explication, qui a largement trouvé écho dans la jurisprudence³⁴³, établit un lien éclairant avec l'outillage conceptuel du droit de la responsabilité de droit commun et peut également être étayée à l'aide d'éléments de droit étranger³⁴⁴. Elle ne tend cependant nullement à suggérer que le régime belge actuel soit le seul pensable ou défendable, ou qu'aucune autre solution alternative ne soit possible. Elle est, en d'autres mots, une tentative de localisation systématique et de qualification, bien plus qu'une preuve du bien-fondé, voire du caractère inévitable du droit en vigueur.

Comme Delwaide lui-même le reconnaît très justement³⁴⁵, il faut, d'autre part, considérer que la responsabilité du propriétaire de navire, fondée sur l'article 46 de la Loi Maritime, a une portée plus large que la responsabilité extracontractuelle – dans le contexte où le concept de responsabilité objective ou de risques est en général employé – parce que la règle canalise également vers le propriétaire de navire la responsabilité pour les manquements contractuels.

De plus, comme Delwaide le souligne lui-même, il ne peut être question d'une responsabilité objective du propriétaire de navire, dans ce sens où celui-ci serait responsable, même sans faute, pour n'importe quel dommage provoqué par son navire³⁴⁶. C'est ainsi que la responsabilité du propriétaire de navire, suite à un abordage, ne sera retenue que lorsque, conformément à l'article 251 de la Loi Maritime, il sera prouvé que le navire abordeur a commis une faute. Dans le même sens, le propriétaire de navire ne pourra être rendu responsable pour des dommages à l'infrastructure portuaire que lorsque, en premier lieu, une responsabilité civile de droit commun sera établie. C'est précisément parce qu'un délit, un quasi-délit ou une non-exécution contractuelle – c'est-à-dire un fait ou acte *subjectif* du capitaine ou d'un membre de l'équipage – est toujours requis, qu'un auteur comme Putzeys s'oppose à l'emploi du terme de responsabilité « objective »³⁴⁷.

4.207. C'est en particulier pour rejeter la théorie selon laquelle le propriétaire de navire, contrairement à la formulation littérale du texte de loi, établi en termes absolus en 1879, n'est plus responsable pour les faits du capitaine en cas d'affrètement coque nue que l'ancienne doctrine a développé une sorte de théorie de l'apparence:

³⁴¹ Anvers, 8 février 2010, N.V. MARITIME ANTWERP CLEANING / N.V. ETABLISSEMENTS Jean et Pierre CATTEAUX et N.V. SOMTRANS, 2008/AR/3213, non publié.

³⁴² Voir en particulier Delwaide SB, 140-141, n° 128.

³⁴³ Voir, par exemple, Anvers, 20 septembre 1999, *Rechtspr. Antw.*, 2000, 28, où il est fait état tant d'une responsabilité réelle que d'une responsabilité sans risques.

³⁴⁴ Voir en particulier PG Boek 8 NBW, 327; Compar. par ex. aussi Chauveau, 311, n° 467 et Ripert, examiné *infra*, n° 4.212.

³⁴⁵ Delwaide SB, 139-140, n° 128.

³⁴⁶ Compar. une fois encore Delwaide, 140, n° 128.

³⁴⁷ Putzeys, 355, n° 653.

La doctrine repousse cette distinction: le texte de l'article 7 est absolu: "Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition". Seul inscrit au registre maritime, le propriétaire du navire est seul connu des tiers: l'affrètement est, pour eux, res inter alios acta; ceux qui prêtent au capitaine ou lui font des fournitures, croient prêter ou fournir au navire; ils ont en vue le privilège que la loi attache à leur créance; le propriétaire du navire n'a qu'à s'en prendre à lui-même s'il s'est donné, vis-à-vis d'eux, les apparences d'un obligé direct; la réalité doit suivre l'apparence [...].

Il en serait autrement si le tiers, qui a traité avec l'affréteur-armateur, avait connu sa situation; il ne pourrait plus se dire trompé par les apparences, seule base, en ce cas, de la responsabilité du propriétaire. Le tribunal de commerce d'Anvers, en décidant le contraire [...], s'est placé au pôle opposé de l'arrêt de Bruxelles de 1853³⁴⁸; la vérité est entre les deux extrêmes³⁴⁹.

Dans la jurisprudence récente, le raisonnement a été que le porteur du connaissance peut se fier au fait que la signature du connaissance a été faite par l'agent de l'affréteur avec l'approbation du capitaine, de sorte que le connaissance doit être attribué au capitaine sur la base de la théorie de l'apparence³⁵⁰.

Pareilles justifications minent cependant bien plus la théorie belge régnante qu'elles ne la soutiennent. Lorsque la pierre de touche concerne la confiance – ou la bonne foi – du créancier, la responsabilité du propriétaire de navire, indépendamment de la formulation de l'article 46 de la Loi Maritime, doit précisément *se terminer* dès que le tiers a connaissance du fait de l'exploitation du navire par en particulier un affréteur coque nue ou de la non-implication du capitaine, et il n'y a plus aucune raison de soutenir la théorie classique dans sa grande rigidité. En Allemagne, un raisonnement sur base de la théorie de l'apparence a d'ailleurs conduit à une conclusion totalement opposée: l'armateur-affréteur crée l'apparence d'être le propriétaire et doit, pour cette raison, prendre sur lui la responsabilité du propriétaire³⁵¹.

Indépendamment de cela, il est indéniable qu'une éventuelle réévaluation législative du régime de la responsabilité sur la base d'une différence selon le cas où le demandeur était de fait au courant de l'affrètement coque nue ou de la non-intervention du capitaine, entraînerait une importante insécurité juridique.

4.208. Dans la jurisprudence belge plus ancienne, l'on retrouve également, se rattachant à la théorie de l'apparence, la suggestion que le tiers peut partir du principe que le propriétaire de navire est lié par les actes de l'affréteur (coque nue) ou par le capitaine désigné par cet affréteur (coque nue), parce que le propriétaire doit être considéré comme ayant désigné l'affréteur coque nue en tant que mandataire en vue de l'exploitation du navire; le capitaine interviendrait, en pareil cas, comme une sorte de sous-mandataire³⁵².

Il n'est pas besoin de longues explications pour montrer que pareille construction est inacceptable. La relation entre le fréteur coque nue et l'affréteur coque nue n'est pas celle d'un mandat. La base de l'obligation du propriétaire est uniquement la loi et ne peut nullement se situer dans un mandat principal entièrement fictif.

³⁴⁸ Sur l'arrêt en question, voir *supra*, n° 4.194.

³⁴⁹ Jacobs I, 92-93, n° 67; Compar. dans le même sens Danjon, discuté *infra*, n° 4.212.

³⁵⁰ Voir Anvers, 7 novembre 1995, A.R. 1990/AR/2243, RHONE MEDITERRANEE c.s. / COMPAGNIE MARITIME ZAIROISE et MATINA LINES, non publié ; voir aussi De Weerd, I, « De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar », in De Weerd I, 56, n° 83.

³⁵¹ Voir *infra*, n° 4.229.

³⁵² Voir Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 123-124.

L'opinion mentionnée n'a dès lors jamais véritablement fait son chemin en Belgique. En plus, il convient de faire remarquer que l'article 56 de la Loi Maritime, dont il a déjà été question ci-dessus, peut créer une confusion à ce sujet³⁵³.

4.209. Moins connue est la motivation spécifique que Smeesters et Winkelmolen ont donnée concernant la garantie de la négociabilité aisée et en conséquence de la valeur commerciale du connaissement, lequel doit toujours permettre pour le tiers-porteur un droit d'action contre le capitaine et dès lors également contre le propriétaire du navire:

La question de savoir si le capitaine qui contracte avec des fournisseurs et autres créanciers de cette nature, engage toujours le propriétaire, est délicate. Elle ne l'est plus lorsque le capitaine signe un connaissement.

En effet, le chargeur qui reçoit un connaissement signé par le capitaine, acquiert, tant pour lui que pour le destinataire, un droit direct contre le propriétaire du navire. Il n'a pas à se préoccuper des conventions qui peuvent exister entre l'armateur et l'affrètement à temps, conventions dont il ignore généralement la teneur et l'existence.

C'est avec le propriétaire que le chargeur contracte, et, par le fait même de la signature du connaissement, il acquiert contre le propriétaire une action directe et personnelle.

Il n'en serait pas autrement, même au cas où le chargeur aurait connaissance de l'affrètement en time-charter.

Songeons, en effet, que ce connaissement doit circuler, et que, par une série d'endossements, il se trouvera, au moment du débarquement, entre les mains d'un destinataire qui ne connaît ni le propriétaire, ni le time-charter [sic], ni le chargeur. Le connaissement vaut comme tel, parce qu'il est signé par le capitaine, c'est-à-dire par le représentant du navire. Il vaut à raison des garanties légales que la loi attache à l'exécution de l'affrètement.

Peut-on refuser au destinataire le droit, en cas d'avarie ou de manquant, d'assigner le capitaine ès qualité; peut-on le forcer à rechercher quelles sont les conventions que le propriétaire a faites avec des tiers ?

Et s'il assigne le capitaine ès qualité, qui donc est ainsi représenté en justice par le capitaine ? N'est-ce pas, et exclusivement, le propriétaire du navire ? Le jugement obtenu contre le capitaine peut incontestablement être exécuté sur le navire.

Pourrait-on admettre qu'après avoir plaidé contre le capitaine ès qualité, après avoir obtenu jugement contre lui, le destinataire qui tenterait d'exécuter le jugement contre le navire fût éconduit par le propriétaire, sous prétexte que celui-ci avait conclu avec un tiers un contrat que ce destinataire ignore ?

Ce serait enlever au connaissement toute valeur effective. Alors que la tendance unanime de la législation et de la jurisprudence est d'augmenter la valeur du connaissement, alors que l'intérêt du commerce et du crédit est de faire respecter partout ce document devenu la base des transactions internationales, on adopterait un système qui en ruinerait à jamais la signification.

Les propriétaires de navire auraient, dès lors, un moyen fort simple d'échapper à toute responsabilité. Il suffirait de simuler un contrat d'affrètement à temps conclu avec une personne insolvable.

On répondra que les porteurs de connaissements pourraient démontrer le dol. Mais on sait combien pareille preuve est difficile et aléatoire. Et s'imagine-t-on les porteurs de connaissements obligés d'intenter pareils procès pour recouvrer leurs dommages ?

Si on ne peut, sans injustice et sans énerver la valeur du connaissement, refuser au tiers porteurs le droit d'agir contre le propriétaire, il est clair que la solution ne saurait être différente vis-à-vis du chargeur. On ne peut assigner au connaissement une valeur ou une portée différente suivant qu'il est entre les mains du chargeur ou d'un tiers. Peut-on admettre que le débiteur réel, engagé par le connaissement, varierait suivant la personnalité du détenteur du document ?

On voit également, et pour les mêmes raisons, que la question de savoir qui a désigné le capitaine est indifférente vis-à-vis des tiers.

Sans doute, le litige qui surgira pourra donner lieu, dans certains cas, à un recours du propriétaire contre le time-charterer. Ce sera une question d'interprétation du contrat. Il faudra examiner les clauses et

³⁵³ Voir *supra*, n° 4.11.

l'esprit de la convention. Le propriétaire peut parfaitement stipuler que l'affrèteur devra le couvrir contre toutes les réclamations pouvant émaner des tiers porteurs de connaissements. La validité de pareille clause est incontestable.

Mais il semble bien que la signature des connaissements engage le navire et, dès lors, le propriétaire.

C'est d'ailleurs, ce que les propriétaires de navire ont compris, et ainsi la pratique maritime est conforme à la stricte théorie juridique.

En effet, nous rencontrons fréquemment, dans les chartes-parties à temps, des clauses stipulant que le capitaine devra signer les connaissements tels qu'ils seront présentés par les affrêteurs, mais sans préjudice à la charte-partie, les affrêteurs indemnisant les propriétaires des conséquences pouvant en résulter.

Cette clause n'implique-t-elle pas l'aveu de la part du propriétaire de sa responsabilité envers les porteurs du connaissement, puisqu'elle a pour but de régler, entre les contractants, les conséquences de cette responsabilité ? Il se peut, en effet, que les connaissements soumis par les affrêteurs à la signature du capitaine dérogent à la charte-partie, établissant à charge du navire une responsabilité plus lourde que celle que le propriétaire a entendu assumer. Le propriétaire reconnaît que les porteurs du connaissement pourront s'en prévaloir contre lui, mais stipule expressément que le time-charterer devra le tenir indemne des conséquences de ce fait.

Ce système répond aussi aux exigences de l'équité. Les chargeurs et les porteurs de connaissement sont garantis par le gage que représente la valeur du navire. Le propriétaire peut, s'il le veut, se couvrir par les clauses de sa charte-partie à temps. Sans doute, il est possible que son recours soit illusoire si le time-charterer est insolvable. Mais il ne peut que s'en prendre à lui-même d'avoir contracté avec un insolvable, et il est infiniment plus juste de faire retomber les conséquences de cette insolvabilité sur le propriétaire que sur les tiers qui n'ont pas choisi le time-charterer et n'ont pas traité avec lui³⁵⁴.

Ces prises de position éloquents ne convainquent plus aujourd'hui.

Il faut tout d'abord remarquer qu'elles sont dépassées par la jurisprudence plus récente, et toujours d'application, qui préconise une obligation *in solidum* du propriétaire de navire et du transporteur. La théorie selon laquelle le propriétaire de navire intervient, dans une situation d'affrètement à temps, comme un transporteur contractuel, est abandonnée par la jurisprudence actuelle³⁵⁵.

En deuxième lieu, la théorie selon laquelle, suite à la signature du connaissement par le capitaine, un contrat conclu avec un affrèteur à temps doit être considéré comme un contrat avec une autre partie, à savoir le propriétaire de navire, est de toute façon surprenante.

En troisième lieu, Smeesters et Winkelmolen n'abordent pas la situation dans le cas d'un affrètement coque nue. Leur explication n'est dès lors pas pertinente pour ce problème.

En quatrième lieu, les auteurs – de même que les commentateurs d'aujourd'hui – donnent l'impression de confondre la fonction d'objet de recours du navire avec la portée de l'obligation personnelle du propriétaire de navire.

En cinquième lieu, les auteurs négligent le fait que le chargeur doit tout de même savoir – et vérifier – avec qui il contracte. Le chargeur contracte bel et bien lui-même avec l'affrèteur à temps.

En sixième lieu, les auteurs invoquent principalement des arguments de justice et d'équité. En réalité, il s'agit plutôt d'une politique de pondération pragmatique touchant la protection de

³⁵⁴ Smeesters-Winkelmolen I, 583-586, n° 436.

³⁵⁵ Voir clairement Smeele, 253-255.

certaines parties, plutôt que de grands principes de droit dogmatique. On comprend que Smeele trouve toute cette explication assez péremptoire³⁵⁶.

En septième lieu, la rhétorique de Smeesters et Winkelmolen démontre surtout que l'obligation des propriétaires de navire n'est nullement évidente, tout comme l'interprétation de disposition pertinente de la Loi Maritime.

En huitième lieu, Smeesters et Winkelmolen fondent, de façon complémentaire, leur argumentation sur des sources étrangères sélectionnées, sur lesquelles il est débattu avec d'autres opinions de façon étonnement sommaire³⁵⁷.

Il faut dès lors conclure que la position de Smeesters et Winkelmolen ne livre nullement une justification de droit théorique probante de l'interprétation actuelle de la responsabilité du propriétaire de navire concernant le transport sous connaissance.

Cela n'enlève rien au fait que l'argument concernant la valeur du connaissance comme titre négociable est bel et bien pertinent. Il a également été avancé, entre autres, lors de la préparation du Livre 8 du Code Civil néerlandais³⁵⁸.

4.210. Une dernière théorie qui a filtré en Belgique est la doctrine développée par Tetley de la « joint venture » ou de la communauté d'intérêts des propriétaires de navire et des affréteurs³⁵⁹, à laquelle il est fait allusion dans la critique faite par Van Ryn et Heenen de l'arrêt déjà cité de la Cour de Cassation « Stad Gent » du 30 septembre 1977, formulée ci-dessous³⁶⁰:

La jurisprudence, approuvée par la Cour de Cassation, donne cependant à l'application de l'article 46 une extension qui nous paraît injustifiable. Elle admet que le propriétaire est responsable « peu importe que le connaissance ait été émis par l'affréteur à temps ou par l'agent maritime de ce dernier » (cass., 30 septembre 1977 [...]), même sans la mention « for the master » [...].

[...]

La solution radicale que nous critiquons, extrêmement favorable aux porteurs de connaissances, s'explique sans doute par des considérations d'ordre pratique. Les liens qui se nouent entre propriétaires de navire et affréteurs, souvent fort complexes, ne répondent pas toujours à de simples préoccupations commerciales. Des combinaisons astucieuses placent parfois les porteurs de connaissances dans une situation délicate lorsqu'ils doivent exercer un recours. Ils sont exposés, selon les cas, à ne trouver devant eux qu'un exploitant sans solvabilité ou, parfois, une société qui n'a d'autre actif que le navire lui-même. Comme les transports maritimes créent cependant, en fait, une communauté d'intérêts entre propriétaires et affréteurs (cf. TETLEY, op. cit.³⁶¹, p. 86), l'on comprend que la jurisprudence tende à les considérer comme tenus chacun pour le tout (in solidum) envers les porteurs de connaissances. Cette solution se justifie, en toute hypothèse, lorsque le transporteur réel n'est pas identifié clairement par le connaissance lui-même: il s'agit alors de l'application normale de la responsabilité de ceux qui, par leur faute, ont créé une apparence trompeuse (cf. TETLEY, op. et loc. cit.)³⁶².

Cette théorie de la *joint venture* est également sujette à critique.

³⁵⁶ Smeele, 254.

³⁵⁷ Voir Smeesters-Winkelmolen I, 586-587, n° 436 et à ce sujet aussi Smeele 254 et en particulier 258.

³⁵⁸ Voir *infra*, n° 4.246.

³⁵⁹ Tetley MCC I 582-583.

³⁶⁰ Sur cet arrêt, voir *supra*, n° 4.179.

³⁶¹ Van Ryn et Heenen se réfèrent à la deuxième édition de l'ouvrage *Marine cargo claims*.

³⁶² Van Ryn-Heenen IV, 632-633, n° 767.

Tout d'abord, il n'est, dans le sens juridique, nullement question d'une joint venture. La notion est plutôt employée comme figure de style, voire comme fiction.

En deuxième lieu, l'explication avancée est inspirée par le souhait de trouver une solution pour des cas marginaux où des manœuvres frauduleuses sont en jeu. La conception belge en vigueur concernant la responsabilité du propriétaire de navire est, par contre, présentée comme étant fondée sur des principes fondamentaux de droit maritime. Par ailleurs, il est illogique de fonder la responsabilité du propriétaire de navire sur la nécessité de combattre des abus et de considérer les règles législatives en question, telles qu'elles sont reprises dans le droit belge d'application, comme purement supplétives. Si la justification proposée sur base de la nécessité d'éviter des manœuvres frauduleuses et de protéger les victimes – qui a encore été soulignée lors de la première consultation sur base du Livre Vert³⁶³ – est tellement impérative, il faudrait qualifier le régime légal en question comme étant de droit impératif ou même d'ordre public. Personne cependant ne soutient cette thèse. Finalement, il faut également se rappeler que le fait que l'intéressé à la marchandise est, dans certains cas, abandonné à son triste sort, est partiellement dû à l'intervention de NVOCC fantômes ou d'autres prestataires de services semblables, sur lesquels le propriétaire de navire n'a aucun impact³⁶⁴. Il est, d'autre part, tout aussi exact que les conteneurs voyagent, au cours d'une seule et même opération de transport, sur différents navires successifs, de telle sorte que rendre *le* propriétaire de navire responsable soulève également des questions à cet égard.

En troisième lieu, la théorie décrite n'explique pas encore pourquoi le propriétaire de navire devrait prendre sur lui une co-responsabilité, même en dehors de sa propre faute.

En quatrième lieu, la théorie de *joint venture* ne vaut pas, selon Tetley, en cas d'affrètement coque nue³⁶⁵, si bien qu'elle ne peut, pour cette raison également, entièrement soutenir la doctrine belge.

En cinquième lieu, la théorie de joint venture est inspirée par une vision large de la réalité du commerce maritime, alors que le régime juridico-technique belge est basé sur une interprétation de l'intervention du capitaine lors de l'émission des connaissements³⁶⁶.

Quoi qu'il en soit, Van Ryn et Heenen, dans leurs propres analyses énoncées plus haut, mettent l'accent sur le fait que la co-responsabilité du propriétaire de navire, poussée à l'extrême, telle qu'elle est appliquée par la jurisprudence belge, peut peut-être trouver une justification dans des considérations *pratiques*, à savoir la protection de l'intéressé à la marchandise à l'encontre de constructions ingénieuses qui permettent au transporteur contractuel de se dérober ou de se rendre insolvable.

Et ici, on touche à nouveau au nœud du problème: à savoir que la co-obligation du propriétaire de navire doit aujourd'hui être expliquée – et ici repesée – sur la base de considérations pratiques, structurées, d'intérêts, bien plus qu'à partir de considérations théoriques doctrinales de haut niveau. Des auteurs étrangers qui font autorité, comme Ripert, ont d'ailleurs eux aussi souligné

³⁶³ Voir *infra*, n° 4.263.

³⁶⁴ Pour un aperçu clair des différentes sortes de NVOCC, parmi lesquelles la catégorie des « aventuriers des affaires », des « opérateurs peu scrupuleux et parfois qualifiés par la presse d'intermédiaires astucieux ou opportunistes », voire de « parasites », voir Morinière, J.-M., « Les NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carriers) du concept de transporteur maritime contractuel », in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique*, XVI, 1998, Paris / Nantes, A. Pédone / Centre de droit maritime et océanique, 1998, 109-174.

³⁶⁵ Voir encore une fois Tetley MCC I 582-583.

³⁶⁶ Compar. Smeele, 121.

que le régime de la responsabilité du propriétaire de navire (et la limitation de cette responsabilité) doit être abordé au départ de considérations pratiques³⁶⁷.

4.211. Il est par ailleurs significatif que la doctrine belge, nonobstant les longs antécédents de l'actuel article 46 de la Loi Maritime, n'a pas encore, à l'heure actuelle, pu se ranger de façon unanime autour d'un seul fondement théorique. La quête passionnée d'une justification probante de droit dogmatique démontre que la responsabilité, telle qu'elle ancrée dans l'article 46, est exorbitante et tout sauf évidente.

Malgré la suggestion fréquente qui veut que la centralisation de la responsabilité de droit maritime dans le navire est en fait commune à tous les systèmes de droit maritime, force est de constater que pratiquement tous les pays connaissent des difficultés avec l'interprétation théorique et que la portée de la canalisation de la responsabilité vers le propriétaire de navire et sa co-obligation est interprétée partout de façon différente, l'interprétation belge étant apparemment la plus large³⁶⁸ – ce qui explique du coup l'attention belge pour l'élaboration d'une théorie.

4.212. Afin de situer plus amplement le débat doctrinal belge, il est intéressant de se remémorer brièvement les discussions analogues qui ont eu lieu dans la doctrine française concernant l'article 216 du Code de Commerce dont le texte, comme nous l'avons vu³⁶⁹, est à la base de la réglementation légale applicable actuellement en Belgique.

Comme pour beaucoup d'autres matières, le *Traité de droit maritime* de Danjon³⁷⁰ en offre un bon exemple. Après une analyse approfondie, cet auteur conclut également que la responsabilité légale du propriétaire de navire est « une spécialité très curieuse du Droit maritime »³⁷¹.

Tout d'abord, Danjon souligne que la responsabilité de l'armateur pour les actes de l'équipage et les obligations du capitaine est en fait parfaitement normale: en effet, le commerce maritime ne pourrait pas fonctionner si ces marins étaient personnellement responsables³⁷².

La responsabilité du propriétaire de navire-armateur consacrée par l'Ordonnance de la Marine et le Code de Commerce reflète en vérité le droit commun, tel qu'il découle actuellement des articles 1384 et 1998 du Code Civil concernant la responsabilité du commettant ou l'obligation du mandant³⁷³. Pour en revenir au débat belge, il est de toute façon impossible de trouver, dans cette perspective, la moindre raison de voir dans l'actuel article 46 de la Loi Maritime l'interprétation d'un principe de droit maritime fondamental et spécifique.

Danjon traite encore l'hypothèse selon laquelle le capitaine est décédé ou a disparu ou, pour quelque raison que ce soit, ne peut plus exercer sa fonction et est remplacé par le consul. En pareil cas, le nouveau capitaine n'est pas choisi par l'armateur. Nonobstant ce fait, l'armateur demeure responsable, parce que le consul agit dans l'intérêt et à la place de l'armateur³⁷⁴. Ce cas d'école du remplacement exceptionnel du capitaine par le consul, sans intervention de l'armateur, a également été relevé avidement en Belgique ainsi que par le Français Abram, une référence

³⁶⁷ Ripert, G., « La responsabilité du propriétaire du navire », *Annales de droit commercial* 1908, (409),

³⁶⁸ Voir les notes de droit comparé *infra*, n° 4.223 et ss.

³⁶⁹ Voir *supra*, n° 4.174.

³⁷⁰ Pour une critique des autres auteurs français, voir en particulier Delwaide, L., « Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire », in LA Roland, (107), 169 e.v.

³⁷¹ Danjon II, 271, n° 644.

³⁷² Danjon II, 233-234, n° 624.

³⁷³ Voir en particulier Danjon II, 234, n° 625 et 237-238, n° 629.

³⁷⁴ Danjon II, 239, n° 631.

privilegiée dans notre pays³⁷⁵, afin d'illustrer la responsabilité légale du propriétaire de navire³⁷⁶, mais il n'apporte pas beaucoup de valeur ajoutée dans le contexte actuel. Tout d'abord, il est anachronique, dès lors que dans la pratique d'une entreprise de navigation actuelle, le remplacement du capitaine par le consul ne se présentera, pour ainsi dire, jamais. En second lieu, pareil agissement du consul présente un caractère de droit public et est, de plus, exceptionnel, de sorte qu'il apporte peu, voire rien, quant à la justification du régime de responsabilité en vigueur, à la lumière des nécessités de l'exploitation maritime actuelle et de l'équilibre des intérêts commerciaux entre les propriétaires de navire, les affréteurs et les propriétaires de marchandises.

Danjon attire de plus l'attention sur le fait que l'article 216 du Code de Commerce ne déclare l'armateur responsable que « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ». Il s'ensuit que l'armateur n'est pas responsable pour des actes qui ne sont pas en rapport avec l'engagement des membres de l'équipage ou, en ce qui concerne le capitaine, en dehors des limites de sa compétence. Cette idée est traduite dans l'article 46 de la Loi Maritime belge en vigueur par l'exigence qu'il doit s'agir de faits et d'engagements commis, voire contractés dans l'exercice des « fonctions » des intéressés. Danjon présente l'exemple intéressant de l'exploitant d'une entreprise de restauration qui assure, pour son propre compte, l'alimentation de l'équipage à bord du navire. Les fournisseurs de ce prestataire de services ne peuvent, selon Danjon et l'ancienne jurisprudence qu'il invoque, intenter aucune action à l'encontre de l'armateur³⁷⁷. L'exemple est quelque peu comparable au cas de l'émetteur d'un connaissement d'expéditeur ou NVOCC. Ici également, il s'agit d'un prestataire de services qui, en faisant usage du navire, exerce une exploitation commerciale en nom propre et pour son propre compte. La jurisprudence et la doctrine belges ne sont, à cet égard, pas encore définitivement fixées. Cette problématique sera encore abordée plus loin³⁷⁸.

Danjon va ensuite se livrer à un examen approfondi de la question cruciale de la justification de la responsabilité du propriétaire de navire au cas où le navire est exploité par une autre personne, principalement un gestionnaire de navires quirataire, un usufruitier ou un affréteur³⁷⁹. Par analogie avec les développements dans le domaine du droit des accidents de travail, Ripert avait, en 1908, défendu le principe que le propriétaire de navire porte une « responsabilité objective » parce qu'en entreprenant une expédition maritime, il ajoute un danger supplémentaire aux périls de la mer et qu'il expose les tiers à de nouveaux risques, pour lesquels il doit prendre sur lui la responsabilité et comme il profite en même temps lui-même des avantages de son entreprise, il doit, en conséquence, également en supporter les risques. Ripert avait conclu:

On doit être responsable des dangers que l'on crée pour autrui. Le propriétaire qui envoie au loin un navire, source de périls pour les tiers, a introduit dans les dangers de la navigation un danger nouveau. Il doit en supporter l'éventualité et répondre du préjudice qui peut en résulter. C'est lui, d'ailleurs, qui recueille les avantages de l'entreprise. Il a les profits, il doit avoir les risques. Tout commandement, toute maîtrise sur autrui, c'est une appropriation de l'activité d'autrui; elle correspond à un supplément de force, d'initiative, de profits, mais aussi à un supplément de responsabilité. Il est bien inutile de recourir à l'idée de faute. Le propriétaire du navire est responsable du capitaine et de l'équipage, comme tout chef d'entreprise est responsable de ses employés et de ses ouvriers³⁸⁰.

³⁷⁵ Voir *supra*, n° 4.203.

³⁷⁶ Jacobs I, 83, n° 57; Voir en outre e.a. Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 59.

³⁷⁷ Danjon II, 243-244, n° 634, avec référence à l'ancienne jurisprudence française.

³⁷⁸ Voir *infra*, n° 4.215.

³⁷⁹ Danjon II, 250 et ss., n° 639 et ss.

³⁸⁰ Ripert, G., « La responsabilité du propriétaire du navire », *Annales de droit commercial* 1908, (409), 411-412, n° 3, partiellement cité dans Danjon II, 253, n° 639 ; Compar. par ex. Tuja, R., *Evolution de la condition juridique du capitaine de navire*, Paris, L.G.D.J., 1935, 158-159.

Danjon était cependant d'avis que Ripert était la victime d'une « singulière illusion d'optique », parce que la corrélation entre les avantages et les charges ou les risques n'est pas pertinente lorsque le propriétaire de navire n'exploite pas lui-même le navire. L'explication proposée ne peut servir à soutenir la responsabilité de droit commun du commettant et du mandant et, dans les affaires maritimes, la responsabilité de l'armateur-exploitant. La responsabilité du propriétaire de navire qui n'intervient pas lui-même comme armateur ne trouve aucune explication dans la théorie de Ripert³⁸¹. De plus, cette théorie ne s'applique qu'à des cas de responsabilité extracontractuelle, et non pas à l'hypothèse où le capitaine a contracté des obligations contractuelles qui, dans une relation normale de mandat, ne contraignent que l'armateur-mandant:

*Or ce qu'il faut expliquer, ce qu'on prétend expliquer et qu'on n'explique pas, c'est comment le propriétaire non armateur est représenté et obligé contractuellement par un capitaine qui peut-être ne le connaît même pas*³⁸².

Danjon note encore que, dans l'ancien droit maritime, il n'était fait état que de la responsabilité du propriétaire de navire, parce que, dans la pratique, celui-ci intervenait également comme armateur. La responsabilité légale du propriétaire a continué à exister en dépit de la scission ultérieure entre la qualité de propriétaire et celle d'armateur³⁸³.

L'explication que Danjon avance ensuite lui-même est que les tiers ne connaissent que le propriétaire de navire, dont la qualité apparaît de « l'acte de francisation ». officiel. Ces tiers peuvent, pour ainsi dire, supposer que le propriétaire de navire intervient comme armateur:

les tiers ne connaissent donc – ou ne sont censés connaître – que le propriétaire; ils croient – ou peuvent prétendre avoir cru – que le propriétaire est en même temps l'armateur du navire, c'est-à-dire le préposant et mandant responsable des gens de l'équipage et du capitaine, et ils ont le droit de s'en prendre à lui. – En un mot, et s'il est permis de parler ainsi, le propriétaire est, pour les tiers, armateur putatif, et comme tel il est responsable envers eux des suites de l'exploitation du navire.

*L'idée pourrait encore s'exprimer sous une autre forme plus concise et plus frappante: en laissant exploiter le navire sous son nom, le propriétaire a donné, en quelque sorte, à l'armateur un blanc-seing en vertu duquel le premier est obligé par les actes d'exploitation faits par les préposés du second, comme si le premier exploitait lui-même le navire et en employait lui-même le personnel*³⁸⁴.

Danjon souligne, de plus, que le navire peut être grevé par des privilèges maritimes, suite aux actes de l'armateur et de ses représentants³⁸⁵.

En troisième lieu, Danjon argumente que l'armateur exploite le navire sous la forme d'une « délégation » par le propriétaire de navire qui, indirectement, profite encore également de l'exploitation, dès lors que l'armateur lui paiera une indemnisation pour le droit d'exploitation³⁸⁶.

La responsabilité du propriétaire de navire, toujours selon Danjon, ne va cependant pas aussi loin qu'elle s'étendrait également aux faits personnels de l'armateur-affréteur. La thèse lapidaire selon laquelle « le capitaine représente l'armateur, l'armateur lui-même représente le propriétaire » est, selon Danjon « excessive et dangereuse »³⁸⁷.

³⁸¹ Voir Danjon II, 253-254, n° 639.

³⁸² Danjon II, 255, n° 639.

³⁸³ Danjon II, 256, n° 639.

³⁸⁴ Danjon II, 257, n° 639.

³⁸⁵ Danjon II, 257-259, n° 639.

³⁸⁶ Danjon II, 259, n° 639.

³⁸⁷ Danjon II, 259, n° 639 en particulier 15.

D'autre part, Danjon rejette le raisonnement déjà relevé ci-dessus³⁸⁸ selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire disparaît lorsqu'il apparaît des circonstances que les créanciers-tiers étaient au courant de l'exploitation par un armateur et connaissaient son identité. La responsabilité de droit commun de l'armateur est justement complétée par la responsabilité légale du propriétaire de navire³⁸⁹.

L'analyse de Danjon met, de toute façon, mieux en lumière les contours du régime légal de la responsabilité du propriétaire de navire. Elle n'est cependant pas non plus à l'abri de toute critique. L'explication selon laquelle le régime de responsabilité est nécessaire parce que les créanciers ne connaissent que le propriétaire de navire enregistré – explication défendue en Belgique notamment par Jacobs³⁹⁰ – n'est ainsi pas valable à l'encontre de créances contractuelles pour lesquelles le créancier peut, par définition, agir contre son cocontractant, quel que soit le propriétaire de navire connu. En deuxième lieu, la règle selon laquelle le navire peut être grevé par des privilèges maritimes pour des dettes de l'affréteur livre peut-être bien une illustration supplémentaire de la spécificité du droit maritime et de la fonction particulière du navire comme objet de recours, mais ne procure en elle-même aucune justification théorique de droit pour la responsabilité légale et personnelle particulière du propriétaire de navire pour des faits et des obligations du capitaine ou de l'équipage. En troisième lieu, on remarque que Danjon, après avoir violemment décrié la théorie de la responsabilité objective soutenue par Ripert, arrive, à la fin de son argumentation, par un détour, à une justification très comparable. La troisième et dernière explication que Danjon suggère est précisément le fait que le propriétaire-fréteur, qui exploite indirectement le navire par le biais d'un affrètement, continue à tirer des bénéfices de cette exploitation, de sorte qu'il est logique qu'il en supporte également les frais et les risques. En vérité, cela ne diffère pas beaucoup de la vision de Ripert.

La première conclusion que l'on peut tirer de l'approche d'un auteur comme Danjon, c'est que les rédacteurs de la disposition initiale pertinente de l'Ordonnance de la Marine n'avaient effectivement pas en tête la responsabilité légale du propriétaire de navire en cas d'exploitation par une autre personne. En deuxième lieu, l'analyse confirme que cette responsabilité est une particularité du droit maritime. En troisième lieu, elle illustre qu'il est très difficile de trouver une justification théorique de droit concordante. En quatrième lieu, et il s'agit ici de la constatation la plus importante, la responsabilité légale du propriétaire de navire doit, à l'heure actuelle, principalement être vue comme une sûreté complémentaire concrète dans l'intérêt des créanciers.

4.213. En dehors de la discordance doctrinale sur la qualification théorique de droit, force est de constater que les justifications classiques de la disposition belge actuelle, décrite ci-dessus, ont aujourd'hui l'air plutôt anachroniques.

Cet aspect ressort d'emblée de l'explication citée ci-dessus de l'origine historique de la règle par Delwaide³⁹¹. Cette analyse expose en effet que la règle disposée dans l'article 46 de la Loi Maritime date d'une époque où les circonstances d'exploitation étaient fondamentalement différentes. Aujourd'hui, il est impossible de soutenir que le navire doit pouvoir servir de gage pour convaincre les contractants à conclure des conventions avec le capitaine qui est obligé d'agir de façon autonome lorsqu'il ne peut communiquer avec le propriétaire du navire. Comme déjà commenté plus haut concernant le statut du capitaine³⁹², la compétence de représentation du

³⁸⁸ Voir *supra*, n° 4.207.

³⁸⁹ Danjon II, 268-269, n° 642.

³⁹⁰ Jacobs I, 93, n° 67.

³⁹¹ Voir *supra*, n° 4.178.

³⁹² Voir Livre bleu 5.

capitaine ne présente plus qu'une importance marginale dans l'exploitation maritime actuelle. Le statut juridique du capitaine est aujourd'hui clairement dominé par une relation employeur-employé, et non plus par un mandat – qu'il soit spécifiquement de droit maritime ou non³⁹³. L'argument avancé, entre autres, par Abram que le propriétaire de navire ne peut être le commettant de droit commun, parce que le capitaine doit également pouvoir intervenir de façon autonome³⁹⁴, n'est absolument plus justifiable dans la conception actuelle de la responsabilité du commettant, selon laquelle la subordination et la possibilité juridique ou factuelle d'exercer l'autorité et, en particulier, de régler les activités du praticien professionnel en question sont estimées suffisantes³⁹⁵. L'argument fallacieux tiré du cas d'école, trop souvent invoqué, du remplacement exceptionnel du capitaine par le consul, a déjà été réfuté ci-dessus³⁹⁶.

Un deuxième anachronisme est le fait que l'Ordonnance de la Marine de 1681 et la Code de Commerce de 1807, qui sont à l'origine de l'actuel article 46 de la Loi Maritime belge, ont, comme on l'a déjà signalé³⁹⁷, pour point de départ l'identité entre le propriétaire de navire et l'exploitant du navire ou l'armateur. Il n'était pas question à l'époque de formes d'exploitation qui reposaient sur un affrètement coque nue ou un affrètement à temps³⁹⁸. C'est précisément dans ce dernier contexte que la responsabilité exorbitante en droit belge du propriétaire de navire suscite des difficultés et nécessite des justifications. Dans certaines jurisprudences belges, l'inadaptation du régime de responsabilité, au vu de l'exploitation maritime actuelle, a déjà été clouée au pilori³⁹⁹. En 1681, il était encore moins question de transport combiné organisé par des affréteurs à temps, pour lesquels le propriétaire de navire peut actuellement, en Belgique, être responsable; en 1681 n'existaient pas non plus les connaissements dits d'expéditeur, élément qui pose la question plus générale de savoir si, en équité, un propriétaire de navire doit être tenu par des responsabilités générées par des tiers sans aucune intervention ou connaissance de sa part.

Un troisième élément de la justification classique, à savoir les périls de la mer et les risques particuliers de responsabilité qui s'ensuivent et contre lesquels les tiers doivent être protégés, suscite également des questions dans le contexte actuel de navigation et de gestion de cargaisons sophistiquées à l'aide de systèmes IT et EDI, de communications par satellite, de systèmes d'identification automatique, de prévisions météorologiques détaillées, de *black boxes* et de normes de sécurité et de protection de plus en plus strictes.

Une quatrième composante de la justification théorique classique était le fait – principalement en France, d'où vient la règle – que le propriétaire de navire devait, même en cas d'affrètement du navire, rester responsable parce que le navire devait servir de gage et que le propriétaire était également le seul qui avait le droit de limiter sa responsabilité via la procédure d'abandon; si l'affréteur avait dû supporter une responsabilité, celle-ci aurait été illimitée⁴⁰⁰. Cette association

³⁹³ Voir également Livre bleu 5.

³⁹⁴ Voir *supra*, n° 4.204.

³⁹⁵ Voir e.a. Vansweevelt-Weyts, 399-403, n° 601-604.

³⁹⁶ Voir *supra*, n° 4.212.

³⁹⁷ Voir *supra*, n° 4.212.

³⁹⁸ Le droit allemand partait jadis également du principe de l'identité de propriétaire du capital et d'entrepreneur (Wüstendörfer, 114, § 13).

³⁹⁹ Voir en particulier Bruxelles, 7 juin 1962, *JPA* 1962, 418:

Aangevoorn inderdaad bedoelde tekst, die zijn oorsprong vindt in de Franse Ordonnance voor de Zeevaart van 1681, de toen gewone toestand beoogt waar de scheepseigenaar ook als vervoerder optreedt en de tijdbewaking die slechts veel later gebruikelijk werd, buiten beschouwing laat;

Aangevoorn het dan ook heden ten dage, een daad van willekeur zou kunnen worden, spijts de evolutie der rechtstoestanden en de thans heersende handelsgebruiken, die meer en meer tijdbewaking aanwenden, de aansprakelijkheid tegenover de derde drager als het ware automatisch en absoluut aan het eigendomsrecht over het schip steeds te blijven vast knopen, als een soort zakelijk aanhangsel, dat de wet in geen geval, zelfs niet in haar opvatting van de XVIIe eeuw, uitdrukkelijk heeft ingericht.

⁴⁰⁰ Voir en particulier Ripert I, 675, n° 779 ; compar. Chauveau, 318, n° 475.

entre responsabilité et droit à la limitation de responsabilité n'est plus d'actualité, dès lors que les non-propriétaires sont maintenant également autorisés à invoquer la limitation de responsabilité⁴⁰¹. Dans la version actuelle de l'article 46 de la Loi Maritime, la co-responsabilité du propriétaire de navire est en fait entièrement dissociée de la fonction du navire comme objet de recours pour les créanciers du propriétaire.

Un cinquième aspect douteux est que la jurisprudence belge concernant la responsabilité du propriétaire de navire pour dommage à la cargaison ou perte de la cargaison transportée sous connaissement est bâtie sur la fiction que les connaissements sont toujours censés être signés par le capitaine⁴⁰². Dans la réalité actuelle du commerce maritime, il est encore très rare que le capitaine signe personnellement les connaissements⁴⁰³. La fiction décrite est d'ailleurs erronément basée sur l'article 59 de la Loi Maritime⁴⁰⁴, qui, d'ailleurs, ne dispose nullement de manière expresse que tous les connaissements sont censés être émis par le capitaine⁴⁰⁵. L'article de loi est d'ailleurs rédigé de façon incorrecte car il donne l'impression qu'il s'agit de la responsabilité personnelle du capitaine pour le transport des marchandises qu'il a réceptionnées, alors qu'en réalité il fixe bien évidemment une responsabilité dans le chef du propriétaire de navire⁴⁰⁶, ou, mieux encore, dans le chef du transporteur, car cette disposition, qui provient de l'Ordonnance de la Marine⁴⁰⁷, date d'une époque où on ne faisait pas encore de distinction entre le propriétaire et l'armateur / transporteur⁴⁰⁸. À ces problèmes s'ajoute encore le fait que la jurisprudence belge concernant le transport sous connaissement a amené le propriétaire de navire à être déclaré responsable sur la base d'un connaissement émis par l'agent de l'affrètement à temps, non pas « for the master », en contradiction avec un autre connaissement émis par le capitaine⁴⁰⁹.

Une sixième raison, basée quant à elle sur le contexte maritime actuel, pour mettre en doute l'importance fondamentale que certains attribuent à l'article 46 de la Loi Maritime, est le fait que cette règle a entre-temps été complétée et mise en fait immédiatement de côté par différentes réglementations internationales particulières en matière de responsabilité et plus particulièrement par celle ayant trait au dommage en rapport avec la pollution de l'environnement. En outre, le recouvrement des créances maritimes est désormais régi – et facilité – par la Convention sur la saisie de navires de 1952. Dans ce contexte, il n'est pas évident de voir la réglementation de la responsabilité du propriétaire de navire dans l'article 46 de la Loi Maritime comme étant la disposition centrale, indispensable et prédominante.

Une septième raison est que dans les autres pays, et surtout les pays limitrophes, la responsabilité du propriétaire de navire n'est pas, comme on l'a déjà mentionné, et comme on le montrera plus amplement ci-dessous, développée de façon aussi poussée qu'en Belgique. Le droit maritime belge adopte, d'un point de vue international, une position véritablement extrême⁴¹⁰.

4.214. On peut à tout le moins conclure, sur la base de ces considérations, que la responsabilité du propriétaire de navire, telle qu'elle est décrite dans l'article 46 de la Loi Maritime belge, ne peut nullement être considérée comme ayant un caractère de droit dogmatique essentiel ou évident.

⁴⁰¹ Voir art. 1.1 et 1.2 LLMC.

⁴⁰² Voir e.a. Delwaide SB, 139, n° 128.

⁴⁰³ Voir la confirmation *infra*, n° 4.261.

⁴⁰⁴ Voir déjà *supra*, n° 4.169.

⁴⁰⁵ Voir *supra*, n° 4.191.

⁴⁰⁶ Voir Jacobs I, 142-143, n° 115.

⁴⁰⁷ Voir art. 9, T. I, B. II de l'*Ordonnance*.

⁴⁰⁸ Voir déjà *supra*, n° 4.212.

⁴⁰⁹ Voir Anvers 8 avril 1981, *RHA* 1981-82, 129, également discuté in Libouton 131-132, n° 1. Le pourvoi en cassation a été rejeté par Cass., 16 septembre 1983, *RHA* 1983-84, 135.

⁴¹⁰ Voir encore *infra*, n° 4.223 et ss.

La seule justification efficace du régime actuel se trouve dans le choix stratégique adopté par la doctrine et la jurisprudence belges, d'assurer aux créanciers du navire, et en particulier aux intéressés à la marchandise, une protection maximale. Il s'agit là d'une option pratique qui est rationalisée à l'aide d'un prétendu enracinement de droit historique et d'une nécessité de droit théorique.

- INSÉCURITÉ JURIDIQUE AUTOUR DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE EN RAPPORT AVEC LES CONNAISSEMENTS D'EXPÉDITEURS ET LES AUTRES DOCUMENTS DE TRANSPORT ACTUELS

4.215. Le problème des connaissements d'expéditeurs a déjà été évoqué ci-dessus à quelques reprises⁴¹¹. La responsabilité du propriétaire de navire en cas de transport sous connaissements d'expéditeurs et autres documents de transport modernes, tels les connaissements NVOCC, les connaissements de passage et les FIATA B/Ls, offre régulièrement matière à discussions et n'est pas spécifiquement réglée dans l'article 46 de la Loi Maritime.

Stevens résume la position actuelle comme suit:

[...] De recente rechtspraak heeft [...] een uitzondering aanvaard op het vermoeden van ondertekening door of voor de kapitein, m.n. wanneer voor eenzijdige transport meerdere cognossementen worden uitgegeven. Deze situatie doet zich voor wanneer een cognossement wordt uitgegeven door een vervoerder, die zelf noch scheepseigenaar, noch bevrachter is (NVOCC-cognossementen, expediteurscognossementen,...). Deze vervoerder dient vervolgens op zijn beurt een vervoerovereenkomst te sluiten met een scheepseigenaar of bevrachter, die doorgaans een eigen cognossement uitgeven ('kapiteinscognossement'). In de bestemmingshaven worden de goederen door de scheepseigenaar of bevrachter, tegen presentatie van hun eigen cognossement, afgeleverd aan de vervoerder, die ze vervolgens, tegen presentatie van zijn cognossement, aflevert aan de ladingbelanghebbende. Aangezien de kapitein in dergelijke omstandigheden zelf een eigen cognossement heeft uitgegeven, kan niet langer meer aangenomen worden dat het andere cognossement eveneens door of voor hem zou zijn uitgegeven. De scheepseigenaar kan derhalve niet o.g.v. art. 46, § 2 Z.W. aangesproken worden voor de verbintenissen voortvloeiend uit dit andere cognossement; hij is enkel gehouden onder het cognossement dat door de kapitein zelf werd uitgegeven. Deze uitzondering geldt echter niet wanneer de kapitein, ondanks het feit dat hij zelf ook een eigen cognossement heeft uitgegeven, het ander cognossement tot het zijne heeft gemaakt, bijvoorbeeld door ter bestemming de goederen rechtstreeks af te leveren aan de ladingbelanghebbende tegen presentatie van het andere cognossement.

[...] Soms wordt geoordeeld dat het vermoeden van ondertekening door of voor de kapitein evenmin geldt wanneer het gaat om een FIATA-cognossement of een doorcognossement, omdat dit soort cognossementen normaal niet door de kapitein zouden [sic] worden uitgegeven. Doorgaans zal in dergelijke hypothese echter de zeevervoerder zelf een eigen cognossement uitgegeven hebben, en geldt derhalve de zonet besproken uitzondering. Wanneer de zeevervoerder echter geen eigen cognossement uitgegeven heeft, impliceert dit dat het zetraject uitgevoerd werd onder dekking van het FIATA-cognossement of het doorcognossement, dat de kapitein zich dan noodzakelijkwijze tot het zijne heeft gemaakt. In dat geval is de scheepseigenaar o.g.v. art. 46, § 2 Z.W. gehouden onder het FIATA-cognossement of doorcognossement⁴¹².

En grande partie – mais pas entièrement – dans le même sens, Poelmans écrit concernant le FIATA Multimodal Transport Bill of Lading:

⁴¹¹ Voir *supra*, n° 4.197 et 4.212.

⁴¹² Stevens Voc, 208-209, n° 357-358.

Dat overigens deze cognossementen, omdat zij geen kapiteinscognossementen zijn, niet verondersteld worden de eigenaar te verbinden, lijkt inmiddels een aanvaarde zaak te zijn.

Dit is ook logisch. De vervoerder onder een expeditieuscognossement dient immers op zijn beurt een vervoersovereenkomst te sluiten met een zeevervoerder, een scheepseigenaar of bevrachter die doorgaans een eigen cognossement uitgeeft. [...] De reder of kapitein kent dan dit expeditieuscognossement niet, zodat niet langer aangenomen wordt dat het expeditieuscognossement door of voor hem zou zijn uitgegeven. Hij en al evenmin de scheepseigenaar, bij toepassing van art. 46 § 2 Zeewet, kunnen op grond ervan worden aangesproken.

Dit laatste belet uiteraard niet dat de zeevervoerder of kapitein partij kan worden of betrokken kan geraken bij het verloop van een NVOCC-cognossement. Bekend is het dossier waarbij een zeevervoerder een geclausuleerd zee-cognossement aan een inlander afgeeft, die zelf een NVOCC-cognossement in omloop zou brengen. De inlander, symbolisch Lucky Shipping genaamd, die weinig gelukkig is met een zwaar geclausuleerd zee-cognossement, reikt dit op de plaats van verscheping al in bij de agent van de zeevervoerder en komt met deze laatste overeen dat te Antwerpen, als plaats van lossing en aflevering, de goederen zouden worden afgeleverd aan de drager van het Lucky Shipping-cognossement, waarvan later zou blijken dat dit cognossement een schoon of clean-cognossement was.

Geoordeeld werd verder dat wanneer een FIATA-cognossement in omloop werd gebracht vermoed mag worden dat het niet door of namens de kapitein is uitgegeven, om reden dat dit soort cognossementen normaal niet door de kapitein worden uitgegeven.

Mr. F. STEVENS merkt op dat wanneer de zeevervoerder geen eigen cognossement uitgegeven heeft, dit impliceren zou dat het zeevervoer uitgevoerd werd onder dekking is van het expeditieuscognossement. De vraag echter is of dit per definitie en niet eerder afhankelijk is van de vraag in welke mate de zeevervoerder het expeditieuscognossement tot het zijne heeft gemaakt en m.a.w. hiertoe zou zijn togetreden⁴¹³.

Il ressort de ces résumés du droit en vigueur qu'un éclaircissement législatif est également souhaitable sur ce point spécifique. Il sera revenu plus amplement plus loin sur l'équilibre des intérêts qu'il faut y trouver⁴¹⁴.

- CARACTÈRE IMPRÉVISIBLE DU RÉGIME DE RESPONSABILITÉ POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE

4.216. Des questions se posent également concernant l'application prévue à l'article 273, § 1, 2° de la Loi Maritime de l'article 46 de la même loi « aux bâtiments de navigation intérieure et aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi ». Cette applicabilité vaut sans aucune déviation.

Comme on le verra plus amplement ci-après, il n'est pas évident de savoir quels sont précisément les engins visés⁴¹⁵.

⁴¹³ Poelmans, A., « Het expeditieuscognossement: meer bepaald de FIATA B/L », De Weerdt III, (63), 76-77, n° 1291.

⁴¹⁴ Voir *infra*, n° 4.256 et ss. Il n'est pas encore tout à fait clair à ce stade, de savoir dans quelles circonstances une action qui s'appuie sur un connaissance NVOCC peut être considéré comme une action maritime, au sens de l'article 1468 C.jud., pouvant donner lieu à une saisie conservatoire du navire (Voir à ce sujet Poelmans, A., « Het expeditieuscognossement: meer bepaald de FIATA B/L », in De Weerdt III, (63), 114-115, n° 1318). Cette question semble cependant réservée à une interprétation autonome dans le cadre de la convention et peut donc difficilement être réglée plus en détail dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

⁴¹⁵ Voir *infra*, n° 4.352.

Un premier point d'achoppement fondamental se trouve être le fait que l'assimilation, déjà discutée ci-dessus, décrite à l'article 273, § 1, 2° par le Roi des bâtiments et engins flottants aux « bâtiments de navigation intérieure » n'a été, dans l'arrêté royal du 24 novembre 1989, adaptée que « pour l'application des articles 2 et 3 » de cet arrêté, qui ne concernent que la limitation de responsabilité et non pas pour l'application de l'article 46 de la Loi Maritime. L'ensemble des dispositions qui doivent être lues conjointement ne conduit pas, autrement dit, à une déclaration d'application concluante de l'article 46 sur les bâtiments visés et les engins flottants.

D'autre part, l'article 46, § 2 de la Loi Maritime dispose que le propriétaire de navire est, entre autres, civilement responsable des faits du « capitaine » et des obligations contractées par ce « capitaine », un terme qui est employé uniquement en rapport avec des navires de mer. Ceci prête à confusion car il est admis de façon générale que le commandant d'un bateau de navigation intérieure – à savoir le contremaître-batelier – ne dispose pas d'une compétence de représentation et ne peut dès lors contracter des obligations qui lient le propriétaire du bateau⁴¹⁶. Dans cette mesure, il paraît à première vue difficile de justifier de rendre applicable l'article 46 aux bateliers. Si l'on interprète le texte de loi de façon restrictive, comme le suggérait déjà en 1952 la Cour de Cassation⁴¹⁷, on pourrait également conclure *a contrario* que le propriétaire d'un bateau d'intérieur ne peut être responsable sur la base de l'article 46 de la Loi Maritime pour les fautes extracontractuelles du contremaître-batelier. Pareille interprétation n'est cependant pas celle qui était visée par le législateur.

4.217. Suivant la loi du 11 avril 1989⁴¹⁸, l'article 46 de la Loi Maritime est également d'application aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public et aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique. À cet égard, un problème se pose également, dès lors que dans l'article 46 l'on emploie le terme « capitaine », terme qui, dans les secteurs visés, autres que la marine marchande, n'est pas ou généralement pas utilisé.

- L'ABSENCE D'UNE RÉGLEMENTATION LÉGALE DIP

4.218. En Belgique, aucune législation spécifique relative au DIP concernant la responsabilité du propriétaire de navire n'a jamais vu le jour.

La jurisprudence et la doctrine sur cette question semblent particulièrement peu abondantes. En 2006, la Cour d'appel d'Anvers a estimé que l'article 46 de la Loi Maritime, s'agissant de la responsabilité des propriétaires de navire concernant le transport sous connaissance, ne peut trouver à s'appliquer que lorsque le « droit maritime belge » est d'application⁴¹⁹.

La problématique semble entre-temps probablement couverte de manière satisfaisante par le règlement Rome I et le règlement Rome II. En vertu du premier règlement cité, la question de l'existence d'une responsabilité solidaire peut être régie par le droit applicable à la convention⁴²⁰. Le règlement Rome I régit explicitement le DIP concernant le droit de recours du débiteur solidairement responsable (art. 16). Le droit applicable en vertu du règlement Rome II régit notamment la question de savoir qui peut être tenu responsable d'un acte (art. 15, a)) et la

⁴¹⁶ Voir Livre bleu 5. Suivant une certaine doctrine plus ancienne, la notion de capitaine dans l'article 46 de la loi maritime doit désormais être comprise comme désignant celui qui exerce effectivement l'autorité (Voir Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 61 et 106).

⁴¹⁷ Voir le renvoi *infra*, n° 4.281.

⁴¹⁸ Voir *supra*, n° 4.170.

⁴¹⁹ Anvers, 26 juin 2006, EVERGREEN AMERICA CORPORATION / CHINA PACIFIC INSURANCE CO. Ltd. C.s., 2004/AR/1906 en 2004/AR/2016, non publié.

⁴²⁰ Compar. e.a. De Meyer, J., « Verbintenissen uit grensoverschrijdende overeenkomsten », *NjW* 2008, (854), 868, n° 79.

responsabilité pour les actes d'autrui (art. 15, g)). Aux Pays-Bas, Smeele part du principe que le droit applicable en vertu du règlement détermine le champ d'application international des dispositions légales néerlandaises en matière de canalisation de la responsabilité vers le « reder » (c'est-à-dire le propriétaire du navire)⁴²¹. Le règlement contient également un régime relatif au droit de recours du débiteur payant en cas de responsabilité multiple (art. 20).

Il n'apparaît donc pas nécessaire de reprendre des dispositions spécifiques dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

4.219. La réglementation de la base de la responsabilité des propriétaires de navire n'a jamais été unifiée au plan international. Cependant, le congrès de droit commercial d'Anvers en 1885 avait nourri des ambitions à cet égard. Il avait proposé les règles suivantes:

11 et 12. – Les propriétaires de navire sont civilement responsables vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, des faits de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.

Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations particulières à cette responsabilité, sauf les exceptions ci-après.

Il doit être interdit aux propriétaires de navire de s'exonérer d'avance de leur responsabilité par une clause insérée dans le contrat d'affrètement, le connaissement ou toute autre convention:

a) Pour tous les faits de leurs capitaines ou de leurs préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité des navires.

b) Pour tous ceux qui auraient pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défaut de soins, ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde.

c) Pour toute baraterie, tous faits, actes ou négligences, ayant le caractère de la faute lourde.

La responsabilité des propriétaires de navire dérivant des faits et engagements de leurs préposés est limitée à la valeur du navire et du fret au moment de la poursuite.

Ils peuvent se libérer de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

[...]

La loi du pavillon détermine l'étendue de la responsabilité ou de la garantie du propriétaire du navire, à raison des actes du capitaine et des gens de l'équipage.

13. – Sauf l'application des règles en matière de société, il n'existe point de solidarité entre les divers copropriétaires de parts de navires.

14. – La responsabilité de propriétaire subsiste même quand il a remis la possession du navire à un affréteur-armateur qui l'exploite, sauf son recours contre ce dernier.

15. – La loi de pavillon régit, en tout pays, les différends relatifs au navire et à la navigation, qu'ils se produisent entre les copropriétaires et le capitaine, entre les propriétaires ou le capitaine et les gens de l'équipage⁴²².

⁴²¹ Smeele, F.G.M., « Implicaties Rome II voor het zee- en vervoerrecht », in Smeele, F.G.M. (red.), *Conflictenrecht in ontwikkeling*, Zutphen, Paris, 2009, (29), 41-42.

⁴²² X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885)*, Bruxelles / Paris, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 413-414 et les discussions à 152 et ss.; voir aussi e.a. Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 37-38.

Des réglementations uniformes possibles figuraient également dans l'avant-projet de loi internationale relative au commerce maritime de Jacobs ainsi que dans les résolutions du congrès international de droit commercial de Bruxelles de 1888⁴²³.

Ces propositions, si intéressantes soient-elles, n'ont jamais été reprises ou développées dans le texte d'une convention internationale.

4.220. Il ressort des notions de droit comparé réunies ci-dessous que les législations étrangères contiennent des dispositions très diverses concernant la responsabilité du propriétaire de navire. Cette constatation n'est pas nouvelle; la doctrine plus ancienne était unanime pour constater l'existence de divergences profondes⁴²⁴ et en particulier qu'une législation visait l'armateur, une autre le propriétaire et d'autres encore les deux⁴²⁵. Le spécialiste de droit maritime allemand renommé Wüstendörfer se consolait avec l'idée que l'insécurité juridique concernant le statut de la responsabilité de l'exploitant du navire et de l'affrètement était un phénomène mondial⁴²⁶. Dans sa thèse plus récente sur la légitimation passive sous connaissance, Smeele constatait que, tout particulièrement à cet égard, la disparité était encore la règle, et donc que des progrès considérables devraient encore être enregistrés avant de parvenir à l'uniformité⁴²⁷.

La nouvelle législation belge qui doit être élaborée ne peut dès lors s'appuyer sur une convention internationale ou une pratique législative uniforme.

4.221. Il n'existe pas de règles européennes sur la responsabilité du propriétaire de navire. Une obligation d'assurance est cependant établie dans un règlement⁴²⁸.

4.222. La question de savoir si la réglementation belge actuelle de la responsabilité du propriétaire de navire est compatible avec les principes fondamentaux de la protection du droit de propriété tels qu'ils figurent à l'article premier du premier protocole complémentaire de la Convention européenne des droits de l'homme ainsi qu'à l'article 16 de la Constitution belge, reste encore une question ouverte.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

4.223. En droit allemand, une responsabilité légale particulière repose également sur le propriétaire de navire. Elle va cependant nettement moins loin qu'en Belgique.

Tout d'abord, le § 485 du *Handelsgesetzbuch* précise:

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Er haftet den

⁴²³ Voir X., *Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 414 et les discussions 283 et ss.; voir aussi Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 38-41.

⁴²⁴ Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navire*, Bruxelles, Larcier, 1910, 5-37 en particulier la conclusion à cette dernière page.

⁴²⁵ Voir par ex. déjà les indications dans Danjon II, 239-240, n° 632.

⁴²⁶ Wüstendörfer, 119, § 13.

⁴²⁷ Smeele, 270.

⁴²⁸ Voir *infra*, n° 4.426.

Ladungsbeteiligten jedoch nur soweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat.

Pour une bonne compréhension de cette disposition, il faut rappeler que la notion de « Reeder » dans le code allemand renvoie au propriétaire de navire⁴²⁹.

4.224. Bien entendu, en droit allemand, vaut également le principe que le propriétaire de navire est responsable pour ses propres faits et qu'il est tenu par les engagements juridiques contractés par son représentant⁴³⁰. Ceci n'est cependant pas rappelé dans le *Handelsgesetzbuch*.

La disposition du § 485 ne concerne pas non plus la responsabilité des assistants⁴³¹. Elle concerne bien les faits commis par les personnes au service du navire qui interviennent avec l'autorisation ou la permission du propriétaire de navire ou du capitaine⁴³². La doctrine et la jurisprudence présentent toute une casuistique de laquelle il faut, entre autres, retenir que le propriétaire de navire, selon les circonstances, doit supporter la responsabilité pour l'équipage du remorqueur, des matelots, des personnes chargées de déhaler sur un chantier naval, de surveillants, de manutentionnaires et de marqueurs⁴³³. Le texte de loi exige cependant bien qu'il s'agisse de faits commis « in Ausführung von Dienstverrichtungen »⁴³⁴.

La responsabilité particulière reprise dans le § 485 s'explique par le fait que le propriétaire de navire doit être obligé par les dangers particuliers qu'il a lui-même créés et par le fait que les tiers doivent être protégés contre ces dangers.

La responsabilité du propriétaire de navire est considérée comme « adjektivisch », c'est-à-dire qu'elle ne joue que pour autant que le préjudicié, sur base d'une autre règle de droit, dispose d'une action en dommages et intérêts à l'encontre même du membre de l'équipage lui-même. L'article 485 HGB n'est, en d'autres termes, pas une « selbständige Deliktsgesetznorm ». Rabe explique ceci plus précisément de la façon suivante:

*Die Vorschrift bewirkt vielmehr, daß ein gegen eine andere Person bestehender Ersatzanspruch auch gegen den Reeder geltend gemacht werden kann. Es ist dies ein Fall gesetzlicher Gesamtschuldnerschaft, da Reeder und Besatzungsmitglied als Gesamtschuldner haften*⁴³⁵.

Le cas échéant, le propriétaire de navire peut intenter une action en recours à l'encontre de celui qui a causé le dommage⁴³⁶.

4.225. La deuxième phrase du § 485 HGB concerne spécifiquement la responsabilité à l'encontre des intéressés à la marchandise.

Elle ne tend à ne rendre le propriétaire de navire responsable que dans la mesure où le transporteur est responsable et ce, que le propriétaire de navire intervienne comme transporteur ou non⁴³⁷.

⁴²⁹ Voir *supra*, n° 4.30.

⁴³⁰ Rabe, 61, n° 9.

⁴³¹ Rabe, 61, n° 10.

⁴³² Rabe, 62, n° 11.

⁴³³ Voir plus amplement Rabe, 63-64, n° 18-24.

⁴³⁴ Voir à ce sujet plus amplement Rabe, 64-65, n° 25-27.

⁴³⁵ Rabe, 68, n° 42 ; compar. Herber, 204 et aussi Athanassopoulou, 69.

⁴³⁶ Voir à ce sujet Rabe, 70-71, n° 55-57.

⁴³⁷ Rabe, 73, n° 68.

Lorsque le propriétaire de navire n'intervient pas comme transporteur, la responsabilité légale de ce dernier pour ses propres préposés ne repose pas sur lui⁴³⁸.

La réglementation légale de responsabilité est de droit supplétif, de sorte que les parties peuvent y déroger⁴³⁹.

4.226. Le domaine d'application de l'article 485 HGB est, selon l'article 7 du *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB)*, étendu aux navires exploités sans but lucratif.

4.227. En ce qui concerne le DIP, en droit allemand l'on part du principe que la co-responsabilité du « Reeder », fixée dans le § 485 HGB, n'est compromise que dans le cas où le membre de l'équipage en question est lui-même responsable de façon primaire selon le droit allemand. C'est le seul cas où le § 485 désigne au créancier un débiteur supplémentaire en la personne du propriétaire de navire. Le DIP concernant la responsabilité contractuelle primaire et extracontractuelle est réglé dans le *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB)* (art. 27-37 resp. 40-42)⁴⁴⁰. Les dispositions concernant la responsabilité contractuelle ont été abrogées depuis lors.

4.228. La réglementation légale circonstanciée concernant la compétence de représentation du capitaine est discutée ailleurs⁴⁴¹.

A côté de cela, il faut tenir compte du § 644 HGB, selon lequel l'absence ou l'inexactitude de la mention du nom du transporteur dans le connaissement crée une présomption irréfutable que le « Reeder » du navire est lui-même le transporteur. Cet article de loi se lit en effet comme suit:

Ist in einem vom Kapitän oder einem anderen Vertreter des Reeders ausgestellten Konnossement der Name des Verfrachters nicht angegeben, so gilt der Reeder als Verfrachter. Ist der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet der Reeder dem Empfänger für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht.

La règle ne vaut que lorsque le connaissement est signé par le capitaine ou par un autre représentant du « Reeder » et non pas lors de la signature par l'agent de l'affrètement à temps. Selon la jurisprudence, il faut également qu'il s'agisse d'un connaissement qui soit dans les mains d'un tiers-porteur. Le chargeur-porteur du connaissement sait en effet avec qui il a contracté et il n'a dès lors pas besoin d'une protection supplémentaire⁴⁴². La règle tend dès lors à protéger le tiers-porteur du connaissement vis-à-vis de l'incertitude qui menace lorsque le capitaine d'un navire affrété signe des connaissements sans mentionner clairement au nom de qui il agit et a dès lors pour but de faire remplir au connaissement sa fonction comme document de valeur⁴⁴³. Selon la doctrine régnante, la règle légale ne crée pas d'obligation cumulative du « Reeder » avec l'affrètement,

⁴³⁸ Rabe, 73, n° 69. Voir en particulier § 607 HGB, qui énonce:

(1) *Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.*

(2) *Ist der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer entstanden, so hat der Verfrachter nur sein eigenes Verschulden zu vertreten. Zur Bedienung des Schiffes gehören nicht solche Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden.*

⁴³⁹ Rabe, 74, n° 72.

⁴⁴⁰ Voir plus amplement Rabe, 78-80, n° 91-98.

⁴⁴¹ Voir Livre bleu 5.

⁴⁴² Voir Rabe, 717, n° 13; Smeele, 215-216.

⁴⁴³ Rabe, 714, n° 1; Smeele, 217.

mais le « Reeder » est le débiteur exclusif⁴⁴⁴. En droit allemand, il n'est nullement question d'une responsabilité solidaire du propriétaire de navire avec le transporteur sous connaissance⁴⁴⁵.

4.229. La position en droit de l'armateur/non-propriétaire est réglée spécifiquement dans le § 510 HGB qui précise:

(1) Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen.

(2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

Dans le § 510 (1), c'est le « Ausrüster » qui est visé – il s'agit d'une figure de droit qui, dans le langage néerlandais du Sud, est plutôt assimilé à un « reder » qu'à un « Reeder » allemand qui est, comme déjà signalé à plusieurs reprises⁴⁴⁶, le propriétaire du navire.

La qualité de « Ausrüster » peut provenir de l'affrètement coque nue, de la location, du prêt, de l'usufruit ou même du vol. Un affrètement à temps avec *employment clause* et un affrètement au voyage ne suffisent pas. La location d'un navire pourvu d'équipage avec remise des conventions de travail fait bel et bien du locataire un « Ausrüster ». Dans le cas de navires qui sont exploités sans but lucratif, on parle d'un « Quasi-Ausrüster »⁴⁴⁷.

La disposition de loi en question tend à accorder au « Ausrüster » à l'égard des tiers tous les droits et toutes les obligations du « Reeder ».

Le propriétaire de navire reste néanmoins co-responsable dans la mesure où son navire continue à fonctionner comme objet de recours. C'est ainsi que Rabe écrit:

Derjenige, der ein Schiff iSv § 510 verwendet, soll auch wie ein Reeder haften, dh der Vermögensgegenstand, der ihn zum Erwerb durch Seefahrt dient, soll den Gläubigern auch als Haftungsobjekt zur Verfügung stehen. Damit haftet der Eigentümer für die Verbindlichkeiten, die der Ausrüster bei der Verwendung des Schiffes eingeht. Insoweit trifft nach wie vor die Feststellung Wüstendörfers aaO zu: "Warum gab er sein Schiff freiwillig um des Chartergeldes willen an einen anderen Seefahrtsunternehmern fort! Wer den guten Tropfen genießt, der genießt auch den bösen"⁴⁴⁸.

L'on remarque que cette dernière réflexion se rapproche de l'explication mentionnée ci-dessus de Danjon concernant l'ancien droit français qui maintenait, également en cas d'affrètement coque nue, la co-responsabilité personnelle du propriétaire de navire, au-delà de la fonction du navire comme objet de recours⁴⁴⁹.

L'accentuation légale allemande de la responsabilité du « Ausrüster » à l'égard des tiers est justifiée plus amplement par le fait que celui-ci se présente vis-à-vis des tiers comme armateur-propriétaire de navire et doit dès lors prendre sur lui les conséquences de cette apparence de droit⁴⁵⁰. Celui qui loue un navire, l'exploite dans le cadre d'un service de ligne personnel, emploie à cet égard son

⁴⁴⁴ Rabe, 714, n° 4; Smeele, 218-220.

⁴⁴⁵ Voir à ce sujet e.a., 715, n° 5-7.

⁴⁴⁶ Voir en particulier *supra*, n° 4.30.

⁴⁴⁷ Voir plus amplement Rabe, 233-235, n° 4-17.

⁴⁴⁸ Rabe, 236, n° 22.

⁴⁴⁹ Voir *supra*, n° 4.212.

⁴⁵⁰ Wüstendörfer, 115, § 13.

propre pavillon et ses couleurs, fait usage de ses propres formulaires de connaissements, et se manifeste à l'égard des tiers comme armateur, agit comme « Scheinreeder » et ne peut, de bonne foi, rejeter des actions juridiques en argumentant qu'il n'est pas le propriétaire du navire. D'un point de vue économique, il est, de plus, souhaitable de placer au centre de la réglementation juridique de l'entreprise non pas le bailleur de fonds, mais bien l'entrepreneur maritime responsable. Selon le § 510 HGB, c'est le « Ausrüster » qui est responsable mais le propriétaire du navire doit accepter une exécution forcée sur son navire. Selon l'ancienne réglementation des privilèges maritimes, ce principe valait même lorsqu'il s'agissait de responsabilité pour dommage à la cargaison provoqué par un affréteur qui n'est pas un « Ausrüster »⁴⁵¹.

Le remplacement du propriétaire par le « Ausrüster » selon le § 510 HGB vaut également pour l'application du § 644 déjà discutée ci-dessus⁴⁵² concernant les conséquences de la mention manquante ou incorrecte du transporteur sur le connaissement⁴⁵³. Ce qui suscite des critiques car l'affréteur à temps est souvent, pour le tiers-porteur protégé, inconnu⁴⁵⁴.

4.230. En ce qui concerne le recours de dettes sur le navire, il faut encore tenir compte des §§ 755 et 760 HGB concernant la mise en application des privilèges maritimes⁴⁵⁵. Ces dispositions s'énoncent comme suit:

§ 755

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der die Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

§ 760

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Bei der Verfolgung des Pfandrechts des Schiffsgläubigers gilt zugunsten des Gläubigers als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

Il ressort de ces dispositions qu'une condamnation du « Ausrüster » ou du capitaine peut également être exécutée à charge du propriétaire de navire. Le propriétaire de navire ne peut s'opposer à la réalisation des privilèges maritimes, c'est-à-dire, comme l'écrit Rabe, « er haftet den Schiffsgläubigern dinglich mit dem Schiff »⁴⁵⁶. Il est à noter cependant que, selon le droit allemand, dès lors que les intéressés à la marchandise ne possèdent plus de privilèges maritimes, ils ne peuvent plus dans bien des cas exercer le recours de leur créance sur le navire⁴⁵⁷.

⁴⁵¹ Wüstendörfer, 119-121, § 13; Voir e.a. aussi Prüssmann, H., *Seehandelsrecht*, Munich, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1968, 1191-1192.

⁴⁵² Voir *supra*, n° 4.228.

⁴⁵³ Smeele, 215.

⁴⁵⁴ Voir Wüstendörfer, 296, § 23 et Smeele, 218, surtout 94.

⁴⁵⁵ Pour une analyse du droit allemand concernant les privilèges maritimes et la responsabilité du propriétaire de navire d'après une perspective de droit comparé, voir Delwaide, L., « Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire », in LA Roland, (107), 194-203.

⁴⁵⁶ Rabe, 236, n° 25-26; compar. Athanassopoulou, 100-101.

⁴⁵⁷ Voir à ce sujet e.a. Herber, 288-289.

4.231. La Gesetz betreffend die *privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt* (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG) contient des dispositions analogues:

§ 103

(1) Die Schiffsgläubiger haben an dem Schiffe nebst Zubehör ein Pfandrecht.

(2) Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar.

(3) Die Befriedigung aus dem Pfande erfolgt auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

4.232. Dans la proposition du nouveau code maritime allemand de 2009, la situation actuelle n'est pas véritablement modifiée. Le propriétaire de navire est cependant tenu de communiquer aux tiers l'identité du « Ausrüster » intervenu et responsable.

Les dispositions pertinentes s'énoncent comme suit:

§ 476 Reeder

Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.

§ 477 Ausrüster

(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

(3) Der Reeder kann sich einem Dritten gegenüber auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses nur berufen, wenn er diesem den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

§ 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung, ein an Bord tätiger Lotse oder eine sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Person, die der Reeder auch nur vorübergehend einsetzt und die seiner Weisungsbefugnis untersteht, in Ausführung der Verrichtung einem Dritten zufügt und für den sie haftet.

Le commentaire mentionne à cet égard:

Die herkömmlichen Begriffe sollen im Wesentlichen beibehalten werden. Insbesondere soll für den Reederbegriff weiterhin an das Eigentum am Schiff als Betriebsanlage angeknüpft werden, weil dieses Merkmal für Außenstehende leichter erkennbar ist als die Funktion des bloßen Betreibers in der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft. Neu geschaffen werden soll eine Obliegenheit des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses (§ 477 Absatz 3 HGB-E); gibt der Eigentümer den Ausrüster nicht an, soll er selbst haften⁴⁵⁸.

Toujours en rapport avec le § 477 proposé, il est encore déclaré:

Nicht unter den Begriff des „Ausrüsters“ fällt der Zeitcharterer. Da der Zeitcharterer, wie sich aus § 540 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen. Absatz 3 ist gänzlich neu. Er regelt eine Pflicht des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses. Hiermit soll insbesondere im Bereich der deliktischen Haftung die Ermittlung der Identität des Schuldners für den Geschädigten erleichtert werden⁴⁵⁹.

⁴⁵⁸ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 69.

⁴⁵⁹ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 89.

La proposition du § 480 est justifiée comme suit:

Die vorgeschlagene Vorschrift, die gleichzeitig Anspruchsgrundlage und Zurechnungsnorm ist, geht auf die Regelung des § 485 Satz 1 HGB zurück, enthält aber einige bedeutsame Änderungen. Sie soll – wie schon § 485 Satz 1 HGB – den besonderen Gefahren Rechnung tragen, die mit dem Betrieb eines Schiffes für Dritte verbunden sind.

Nach dem Entwurf soll die „adjektivische Haftung“ des Reeders nicht nur – wie bisher – die Haftung für Personen der Schiffsbesatzung und an Bord tätige Lotsen umfassen, sondern auch die Haftung für „sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Personen, die der Reeder auch nur vorübergehend einsetzt und die seiner Weisungsbefugnis unterstehen“. Erfasst werden damit beispielsweise auch Arbeitnehmer eines selbständigen Stauereunternehmens, das vom Reeder oder einer von ihm ermächtigten Person, etwa einem Bereederer, mit dem Beladen oder dem Löschen des Schiffes beauftragt wurde. Mit der Erweiterung des Regelungsbereichs soll der Rechtsprechung Rechnung getragen werden, die § 485 HGB auf diese Fälle bereits entsprechend angewendet hat (BGHZ 26, 152, 155 f.; BGHZ 70, 113, 117; HansOLG Hansa 1953, 1337). Da die Regelung einen besonderen Ausgleich für die mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden besonderen Gefahren herbeiführen soll, darf es keinen wesentlichen Unterschied machen, ob der Reeder z. B. sein Schiff von eigenen Arbeitnehmern laden oder löschen oder diese Tätigkeit von einem selbständigen Stauereunternehmen vornehmen lässt.

Zu den von § 480 HGB-E erfassten Personen zählen – wie bisher – auch die an Bord tätigen, jedoch vom Reeder nicht frei ausgewählten Lotsen (sog. Zwangslotsen). Es erscheint nicht sachgerecht, dem Vorbild von Artikel 17 Absatz 1 des Budapester Übereinkommens von 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), der eine Haftung des Frachtführer für einen Zwangslotsen ausschließt, zu folgen und die adjektivische Haftung des Reeders für derartige Personen ebenfalls auszuschließen: Wenn schon der Reeder und der Lotse, wie in den §§ 592, 596 HGB-E vorgesehen, ihre Haftung global beschränken können, sollte zum Schutz des Geschädigten zumindest die Haftungsgrundlage verschärft werden.

Von der adjektivischen Reederhaftung nach wie vor nicht erfasst werden im Schiffsbetrieb tätige Personen, die ein Dritter, etwa der Charterer, Ablader oder Ladungsempfänger, eingesetzt hat.

Abweichend von § 485 HGB verwendet § 480 HGB-E nicht mehr die Formulierung „in Ausführung von Dienstverrichtungen“, sondern „in Ausführung der Verrichtung“. Diese Worte entsprechen in ihrer Bedeutung der wortgleichen Formulierung in § 831 Absatz 1 Satz 1 BGB, wobei § 480 HGB-E freilich, anders als § 831 Absatz 1 Satz 2 BGB, keine Exkulpationsmöglichkeit vorsieht.

Um auch eine Haftung des Reeders zu begründen, wenn die im Schiffsbetrieb tätige Person einem Dritten gegenüber im Rahmen einer Anspruchsgrundlage haftet, die kein Verschulden voraussetzt, wird anders als in § 485 Satz 1 HGB nicht mehr darauf abgestellt, ob die Person der Schiffsbesatzung oder der Lotse den Schaden „schuldhaft“ zufügt, sondern darauf, ob die genannte Person für den Schaden haftet. § 480 HGB-E enthält damit, anders als § 485 Satz 1 HGB, eine Gefährdungshaftung des Reeders für den Fall, dass die im Schiffsbetrieb tätige Person ihrerseits verschuldensunabhängig haftet.

Nicht übernommen wird die Regelung in § 485 Satz 2 HGB, wonach der Reeder den Ladungsbeteiligten nur soweit haftet, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat. Diese Regelung ist im Hinblick auf die §§ 517, 520 HGB-E entbehrlich, da der Reeder bereits in den in § 485 Satz 2 HGB geregelten Fällen als sog. ausführender Verfrachter haftet und eine Beschränkung seiner Haftung auf das Niveau des Frachtvertrages vorgesehen ist⁴⁶⁰.

En ce qui concerne la mention imparfaite de l'identité du transporteur dans le connaissance, la nouvelle disposition suivante est proposée:

⁴⁶⁰ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zecrecht.be, www.droitmaritime.be, 91-92.

§ 502 Mangelhafte Verfrachterangabe

Ist in einem vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellten Konnossement der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.

Le commentaire à cet égard s'énonce comme suit:

In Anlehnung an § 644 Satz 1 HGB regelt die Vorschrift die Fälle, in denen in dem Konnossement der Verfrachter entweder gar nicht angegeben ist oder – über den Wortlaut des § 644 Satz 1 HGB hinaus – jemand als Verfrachter bezeichnet ist, der nicht der wirkliche Verfrachter ist. In beiden Fällen soll der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet sein, wenn das Konnossement von einer zur Zeichnung für den Reeder befugten Person ausgestellt wurde. Die unklare Formulierung des § 644 Satz 2 HGB, wonach der Name des Verfrachters „unrichtig angegeben“ sein muss, soll durch eine klarere Umschreibung ersetzt werden, wonach es für die Haftung des Reeders genügt, dass eine Person angegeben ist, die in Wirklichkeit nicht der Verfrachter ist und die deshalb an die Verpflichtungen aus dem Konnossement nicht gebunden ist. Sonstige Formen der Unrichtigkeit der Verfrachterangabe können jedoch den Aussteller nach § 505 HGB-E schadenersatzpflichtig machen.

Abweichend von § 644 Satz 1 HGB wird in der vorgeschlagenen Regelung auf die Wendung „gilt der Reeder als Verfrachter“ verzichtet, um klarzustellen, dass die Fiktion nur für den Konnossementsanspruch gilt, nicht dagegen für die Haftung aus dem Frachtvertrag. Der aus dem Konnossement haftende Reeder ist im Sinne der Vorschriften über das Konnossement – etwa hinsichtlich der Einwendungen, die er dem Konnossementsanspruch nach § 504 HGB-E entgegensetzen kann – als Verfrachter anzusehen.

Die in § 644 Satz 2 HGB enthaltene Regelung gehört nach Auffassung der Sachverständigengruppe systematisch zu der Frage der Haftung aus dem Konnossement und ist in § 505 HGB-E geregelt (vgl. die Bemerkungen dazu)⁴⁶¹.

En ce qui concerne les privilèges maritimes, les dispositions suivantes sont, entre autres, proposées, sans déroger véritablement à la réglementation actuelle:

§ 580 Schiffsgläubigerrecht

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

§ 584 Befriedigung des Schiffsgläubigers

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

Comme déjà indiqué plus haut⁴⁶², la vision des figures essentielles du « Reeder » et du « Ausrüster » dans le projet corrigé de 2011 est restée inchangée:

⁴⁶¹ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zerecht.be, www.droitmaritime.be, 118-119.

§ 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich eine Person, die Mitglied der Schiffsbesatzung ist, die an Bord als Lotse tätig ist oder die sonst im Rahmen des Schiffsbetriebs auch nur vorübergehend tätig ist und der Weisungsbefugnis des Reeders untersteht, in Ausübung ihrer Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden.

Le commentaire correspondant n'a manifestement pas apporté de modifications fondamentales⁴⁶³.

S'agissant de la mention défectueuse du transporteur dans le connaissement, c'est désormais la rédaction suivante qui est proposée:

§ 518 Stellung des Reeders bei mangelhafter Verfrachterangabe

Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet⁴⁶⁴.

4.233. En résumé, il peut être conclu que le droit allemand actuel estime tout d'abord le propriétaire de navire solidairement responsable pour les faits de l'équipage mais que cette responsabilité, principalement en cas d'affrètement coque nue, passe au « Ausrüster » (l'exploitant du navire, principalement l'affréteur coque nue), étant entendu que le propriétaire de navire doit supporter que le navire, dans le cadre de la réalisation des privilèges maritimes, continue à servir de gage aux créanciers. La co-responsabilité du propriétaire de navire est, en Allemagne, également expliquée comme une sorte de responsabilité de risques, comme protection des tiers. Elle s'étend cependant nettement moins loin qu'en Belgique, dès lors que le propriétaire de navire, en cas d'affrètement coque nue, n'est plus personnellement co-responsable.

Lorsqu'un connaissement de capitaine ou un connaissement émis au nom du « Reeder » ne permet pas au tiers-porteur de celui-ci d'identifier le transporteur, la responsabilité du transporteur est, en pareil cas – mais exclusivement – portée sur le propriétaire de navire (et, en cas d'affrètement coque nue, sur le « Ausrüster »).

Dans l'ébauche du nouveau code allemand de 2009, des modifications fondamentales ne sont pas proposées. Il est cependant prévu que, le cas échéant, le propriétaire de navire soit obligé de renseigner au préjudicié l'identité du « Ausrüster » responsable.

La différence la plus marquante avec la Belgique réside dans le fait qu'en droit allemand, le propriétaire de navire n'a pas à supporter une co-obligation générale du chef des conventions de transport maritime. Le propriétaire de navire et le transporteur sous connaissement ne sont, pour ainsi dire, pas tenus solidairement (ou *in solidum*). Ce n'est qu'au cas où le connaissement émis par le capitaine ou au nom du propriétaire ne permet au tiers-porteur d'identifier son cocontractant que le propriétaire de navire peut être tenu responsable. De plus, en cas d'affrètement coque nue, la responsabilité légale du propriétaire de navire passe à cet affréteur coque nue. Dès lors que les

⁴⁶² Voir *supra*, n° 4.30.

⁴⁶³ *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* du 5 mai 2011, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 114-115.

⁴⁶⁴ Voir aussi le commentaire in *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* du 5 mai 2011, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 162.

intéressés à la marchandise ne possèdent actuellement plus de privilèges maritimes, ils ne peuvent plus dans bien des cas exercer le recours de leur créance sur le navire.

Il peut également être conclu que la responsabilité du propriétaire de navire en droit allemand tend nettement moins loin qu'en droit belge.

- ANGLETERRE

4.234. Comme mentionné ci-dessus⁴⁶⁵, la réglementation belge actuelle de la responsabilité du propriétaire de navire est souvent mise en rapport avec et justifiée par référence à la créance anglaise *in rem*, qui n'est pas si facile à déchiffrer pour des juristes formés à l'école continentale (et, à la vérité, pour les Anglais également).

Comme l'a expliqué Delwaide, la créance *in rem* est étroitement liée au règlement de la saisie conservatoire de navires⁴⁶⁶. En particulier, lorsqu'il s'agissait de créances à l'encontre de personnes citées étrangères et se trouvant à l'étranger, la saisie conservatoire était souvent la seule possibilité afin de pouvoir exécuter par la suite. Cette saisie conservatoire était garantie par l'émission d'une créance *in rem* contre le navire au lieu d'une créance *in personam* contre le débiteur. Comme le navire se trouve, par hypothèse, dans les eaux territoriales anglaises, la citation est signifiée au navire, ce qui rend les tribunaux anglais compétents. En même temps, le navire – par la signification de la citation – fait l'objet d'une saisie conservatoire jusqu'à ce que le jugement soit rendu ou la garantie fournie. En cas de créance *in rem*, il ne peut être exécuté que contre un navire qui a fait l'objet d'une saisie conservatoire, avec exclusion des autres biens du propriétaire de navire⁴⁶⁷. La procédure *in rem* reste utile, dès lors qu'elle peut être intentée sans que le défendeur ne soit présent. Elle permet de pratiquer une saisie conservatoire et d'obtenir une garantie qui ne dépend plus des péripéties du navire⁴⁶⁸. L'idée de base de la procédure *in rem* est que l'action met véritablement le navire lui-même « à la chaîne » et crée, pour ainsi dire, un *maritime lien* sur le navire⁴⁶⁹.

Un aperçu similaire est donné par l'auteur anglais Grime:

Ordinary legal proceedings are taken in personam, or against the person, individual or corporation, against whom the claim arises—the defendant alleged to be liable to the plaintiff. In in rem proceedings, the plaintiff commences by serving the process on the ship and taking steps to have an officer of the court “arrest” it and hold it in place. If the defendant does nothing, the whole action may continue against the ship, which may, in the end, be appraised and sold by order of the court to satisfy the victorious litigant. At the simplest level, in rem procedure gives considerable practical advantages to the claimant. It is, of course, not unusual to be allowed by the court to take a piece of the defendant’s property to satisfy your judgment if you have succeeded in your action, but to be allowed to commence by going after a piece of property was, until recently, very rare indeed in England. (The courts have, in recent years, developed a system of preliminary seizure of the defendant’s property, the “Mareva injunction,” which bears some similarities to in rem proceedings [...]) From the point of view of the defendant, the prospect of

⁴⁶⁵ Voir *supra*, n° 4.178 et 4.205.

⁴⁶⁶ Pour un examen plus approfondi de droit historique, voir en particulier Delwaide, L., « Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire », in LA Roland, (107), 208 et ss.; voir également Delwaide, L., « Scheepsbeslag wegens schulden van een niet-eigenaar », *RHA* 1993, (3), 12, en particulier n° 18-20. Pour un exposé plus approfondi du droit anglais actuel, voir Mandaraka-Sheppard, 73 et ss.; Tsimplis, M., « Procedures for Enforcement », in Southampton 349 et ss.; et surtout le manuel cité *infra*, n° 4.235 et ss. De Derrington et Turner ; compar. encore aussi avec Tetley ImaAL, 405-406.

⁴⁶⁷ Delwaide SB, 132-133, n° 123.

⁴⁶⁸ Delwaide SB, 133, n° 124.

⁴⁶⁹ Delwaide SB, 133, n° 125.

being deprived of a valuable asset, especially a ship which might be expected to generate income, constitutes considerable pressure to come to court. The availability of that same asset to the claimant, from which, if successful, he might recover his damages and costs, is a clear advantage.

In personam procedure, on the other hand, while simpler is not quite so attractive. Although it might not be difficult to find the defendant within the jurisdiction of the court and serve him with the necessary papers, it is quite another thing to bring him to court; historically the common law has frowned upon enforcement by physical constraint. Even if the plaintiff in personam succeeds with his case (perhaps in the absence of the defendant), the court order in his favour which he obtains will be of little or no value if there are no assets of the defendant to hand.

[...]

In rem proceedings are clearly different from proceedings in personam. The legal action is taken against the property, not the owner of it. It is easy to move from that point to the conclusion that the "thing" itself is liable. This idea, the "personification" theory, has had a considerable part to play in many areas of maritime law (particular in connection with collision liability [...]) and may sometimes cause surprises⁴⁷⁰.

Grime fait encore observer que, pour l'existence du *maritime lien*, la possession du navire n'est pas requise et que le *maritime lien* donne également le droit d'éponger la dette par une exécution sur le navire⁴⁷¹.

4.235. Après l'instauration de la Convention sur la saisie de navires de 1952, le lien entre le dogme de la créance *in rem* et la réglementation de la saisie conservatoire de navires a été explicité dans la législation anglaise. Il faut voir ceci avec comme arrière-fond le fait qu'en droit anglais, il est en vérité inhabituel de pratiquer une saisie conservatoire lors de l'introduction d'une procédure judiciaire, et que, dans d'autres systèmes de droit, il est possible de pratiquer une saisie conservatoire indépendamment du moindre droit sur le bien en question, tel qu'il peut ressortir d'un *maritime lien*, et uniquement comme moyen de pression pour obtenir une garantie financière⁴⁷².

Les créances maritimes visées dans la Convention sur la saisie de navires de 1952 ont à l'heure actuelle été ajoutées aux droits de créance *in rem* traditionnels. Elles offrent un fondement pour pratiquer une saisie conservatoire de navires sans véritablement créer un *maritime lien*.

Les créances maritimes peuvent également être introduites *in personam*. À partir du moment où un défendeur comparait suite à une créance *in rem*, la procédure est poursuivie à son égard *in personam*⁴⁷³.

Dans leur manuel *The law and practice of admiralty matters* de 2007, Derrington et Turner qualifient la créance *in rem* d'« odd beast »⁴⁷⁴ et ils examinent attentivement les controverses persistantes sur la base et la portée de cette figure juridique, et qui voient de manière frappante la théorie de la personnification du navire défendue par certains être combattue avec véhémence par d'autres⁴⁷⁵. Il n'est pas nécessaire d'entrer ici dans ce débat; il suffit de noter que si même les Anglais éprouvent des difficultés à analyser en profondeur et de manière exhaustive la créance *in rem*, et à la justifier sur le plan théorique, cette figure peut difficilement être invoquée comme argument d'autorité pour affirmer que le droit belge en vigueur en matière de responsabilité du propriétaire de navire ne peut être remis en question.

⁴⁷⁰ Grime, 12-13.

⁴⁷¹ Grime, 15.

⁴⁷² Grime, 15-16.

⁴⁷³ Voir e.a. Grime, 19; Chorley-Giles 6-7.

⁴⁷⁴ Derrington-Turner, 4, n° 1.12.

⁴⁷⁵ Derrington-Turner, 18 et ss., n° 2.26 et ss.

4.236. Les dispositions de loi pertinentes sont actuellement à retrouver dans le *Senior Courts Act 1981*, dont les Sections 20 à 22 précisent ce qui suit concernant l'« *Admiralty jurisdiction* »:

Section 20 – Admiralty jurisdiction of High Court.

(1) *The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say—*

(a) *jurisdiction to hear and determine any of the questions and claims mentioned in subsection (2);*
(b) *jurisdiction in relation to any of the proceedings mentioned in subsection (3);*
(c) *any other Admiralty jurisdiction which it had immediately before the commencement of this Act; and*
(d) *any jurisdiction connected with ships or aircraft which is vested in the High Court apart from this section and is for the time being by rules of court made or coming into force after the commencement of this Act assigned to the Queen's Bench Division and directed by the rules to be exercised by the Admiralty Court.*

(2) *The questions and claims referred to in subsection (1)(a) are—*

(a) *any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein;*
(b) *any question arising between the co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of that ship;*
(c) *any claim in respect of a mortgage of or charge on a ship or any share therein;*
(d) *any claim for damage received by a ship;*
(e) *any claim for damage done by a ship;*
(f) *any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment, or in consequence of the wrongful act, neglect or default of—*
(i) *the owners, charterers or persons in possession or control of a ship; or*
(ii) *the master or crew of a ship, or any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of a ship are responsible, being an act, neglect or default in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship, or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship;*
(g) *any claim for loss of or damage to goods carried in a ship;*
(h) *any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship;*
(j) *any claim—*
(i) *under the Salvage Convention 1989;*
(ii) *under any contract for or in relation to salvage services; or*
(iii) *in the nature of salvage not falling within (i) or (ii) above;*
or any corresponding claim in connection with an aircraft;]
(k) *any claim in the nature of towage in respect of a ship or an aircraft;*
(l) *any claim in the nature of pilotage in respect of a ship or an aircraft;*
(m) *any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance;*
(n) *any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or in respect of dock charges or dues;*
(o) *any claim by a master or member of the crew of a ship for wages (including any sum allotted out of wages or adjudged by a superintendent to be due by way of wages);*
(p) *any claim by a master, shipper, charterer or agent in respect of disbursements made on account of a ship;*
(q) *any claim arising out of an act which is or is claimed to be a general average act;*
(r) *any claim arising out of bottomry;*
(s) *any claim for the forfeiture or condemnation of a ship or of goods which are being or have been carried, or have been attempted to be carried, in a ship, or for the restoration of a ship or any such goods after seizure, or for droits of Admiralty.*

(3) *The proceedings referred to in subsection (1)(b) are—*

- (a) any application to the High Court under the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979 other than an application under the Merchant Shipping Act 1995;
- (b) any action to enforce a claim for damage, loss of life or personal injury arising out of—
- (i) a collision between ships; or
- (ii) the carrying out of or omission to carry out a manoeuvre in the case of one or more of two or more ships; or
- (iii) non-compliance, on the part of one or more of two or more ships, with the collision regulations;
- (c) any action by shipowners or other persons under the Merchant Shipping Act 1995 for the limitation of the amount of their liability in connection with a ship or other property.
- (4) The jurisdiction of the High Court under subsection (2)(b) includes power to settle any account outstanding and unsettled between the parties in relation to the ship, and to direct that the ship, or any share thereof, shall be sold, and to make such other order as the court thinks fit.
- (5) Subsection (2)(e) extends to—
- (a) any claim in respect of a liability incurred under the Chapter III of Part VI of the Merchant Shipping Act 1995; and
- (b) any claim in respect of a liability falling on the International Oil Pollution Compensation Fund, or on the International Oil Compensation Fund 1984, under Chapter IV of Part VI of the Merchant Shipping Act 1995.
- (6) In subsection (2)(j)—
- (a) the “Salvage Convention 1989” means the International Convention on Salvage, 1989 as it has effect under section 224 of the Merchant Shipping Act 1995;
- (b) the reference to salvage services includes services rendered in saving life from a ship and the reference to any claim under any contract for or in relation to salvage services includes any claim arising out of such a contract whether or not arising during the provision of the services;
- (c) the reference to a corresponding claim in connection with an aircraft is a reference to any claim corresponding to any claim mentioned in sub-paragraph (i) or (ii) of paragraph (j) which is available under section 87 of the Civil Aviation Act 1982.
- (7) The preceding provisions of this section apply—
- (a) in relation to all ships or aircraft, whether British or not and whether registered or not and wherever the residence or domicile of their owners may be;
- (b) in relation to all claims, wherever arising (including, in the case of cargo or wreck salvage, claims in respect of cargo or wreck found on land); and
- (c) so far as they relate to mortgages and charges, to all mortgages or charges, whether registered or not and whether legal or equitable, including mortgages and charges created under foreign law:
- Provided that nothing in this subsection shall be construed as extending the cases in which money or property is recoverable under any of the provisions of the Merchant Shipping Act 1995.

Section 21. Mode of exercise of Admiralty jurisdiction.

- (1) Subject to section 22, an action in personam may be brought in the High Court in all cases within the Admiralty jurisdiction of that court.
- (2) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(a), (c) or (s) or any such question as is mentioned in section 20(2)(b), an action in rem may be brought in the High Court against the ship or property in connection with which the claim or question arises.
- (3) In any case in which there is a maritime lien or other charge on any ship, aircraft or other property for the amount claimed, an action in rem may be brought in the High Court against that ship, aircraft or property.
- (4) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), where—
- (a) the claim arises in connection with a ship; and
- (b) the person who would be liable on the claim in an action in personam (“the relevant person”) was, when the cause of action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship,

an action in rem may (whether or not the claim gives rise to a maritime lien on that ship) be brought in the High Court against—

(i) that ship, if at the time when the action is brought the relevant person is either the beneficial owner of that ship as respects all the shares in it or the charterer of it under a charter by demise; or

(ii) any other ship of which, at the time when the action is brought, the relevant person is the beneficial owner as respects all the shares in it.

(5) In the case of a claim in the nature of towage or pilotage in respect of an aircraft, an action in rem may be brought in the High Court against that aircraft if, at the time when the action is brought, it is beneficially owned by the person who would be liable on the claim in an action in personam.

(6) Where, in the exercise of its Admiralty jurisdiction, the High Court orders any ship, aircraft or other property to be sold, the court shall have jurisdiction to hear and determine any question arising as to the title to the proceeds of sale.

(7) In determining for the purposes of subsections (4) and (5) whether a person would be liable on a claim in an action in personam it shall be assumed that he has his habitual residence or a place of business within England or Wales.

(8) Where, as regards any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), a ship has been served with a writ or arrested in an action in rem brought to enforce that claim, no other ship may be served with a writ or arrested in that or any other action in rem brought to enforce that claim; but this subsection does not prevent the issue, in respect of any one such claim, of a writ naming more than one ship or of two or more writs each naming a different ship.

Section 22. Restrictions on entertainment of actions in personam in collision and other similar cases.

(1) This section applies to any claim for damage, loss of life or personal injury arising out of—

(a) a collision between ships; or

(b) the carrying out of, or omission to carry out, a manoeuvre in the case of one or more of two or more ships; or

(c) non-compliance, on the part of one or more of two or more ships, with the collision regulations.

(2) The High Court shall not entertain any action in personam to enforce a claim to which this section applies unless—

(a) the defendant has his habitual residence or a place of business within England or Wales; or

(b) the cause of action arose within inland waters of England or Wales or within the limits of a port of England or Wales; or

(c) an action arising out of the same incident or series of incidents is proceeding in the court or has been heard and determined in the court.

In this subsection—

“inland waters” includes any part of the sea adjacent to the coast of the United Kingdom certified by the Secretary of State to be waters falling by international law to be treated as within the territorial sovereignty of Her Majesty apart from the operation of that law in relation to territorial waters;

“port” means any port, harbour, river, estuary, haven, dock, canal or other place so long as a person or body of persons is empowered by or under an Act to make charges in respect of ships entering it or using the facilities therein, and “limits of a port” means the limits thereof as fixed by or under the Act in question or, as the case may be, by the relevant charter or custom;

“charges” means any charges with the exception of light dues, local light dues and any other charges in respect of lighthouses, buoys or beacons and of charges in respect of pilotage.

(3) The High Court shall not entertain any action in personam to enforce a claim to which this section applies until any proceedings previously brought by the plaintiff in any court outside England and Wales against the same defendant in respect of the same incident or series of incidents have been discontinued or otherwise come to an end.

(4) Subsections (2) and (3) shall apply to counterclaims (except counterclaims in proceedings arising out of the same incident or series of incidents) as they apply to actions, the references to the plaintiff and the

defendant being for this purpose read as references to the plaintiff on the counterclaim and the defendant to the counterclaim respectively.

(5) Subsections (2) and (3) shall not apply to any action or counterclaim if the defendant thereto submits or has agreed to submit to the jurisdiction of the court.

(6) Subject to the provisions of subsection (3), the High Court shall have jurisdiction to entertain an action in personam to enforce a claim to which this section applies whenever any of the conditions specified in subsection (2)(a) to (c) is satisfied, and the rules of court relating to the service of process outside the jurisdiction shall make such provision as may appear to the rule-making authority to be appropriate having regard to the provisions of this subsection.

(7) Nothing in this section shall prevent an action which is brought in accordance with the provisions of this section in the High Court being transferred, in accordance with the enactments in that behalf, to some other court.

(8) For the avoidance of doubt it is hereby declared that this section applies in relation to the jurisdiction of the High Court not being Admiralty jurisdiction, as well as in relation to its Admiralty jurisdiction.

4.237. Dans leur manuel cité, Derrington et Turner indiquent que les créances maritimes pour lesquelles l'Admiralty Court est compétente en vertu de la Section 20(1)(a) correspondent en grande partie à la liste des créances maritimes reprises dans la Convention sur la saisie de navires de 1952. Cet liste est de manière classique divisée en (1) « proprietary claims », (2) « maritime liens » et (3) « general maritime claims » (ou « statutory claims *in rem* »)⁴⁷⁶. À côté des « maritime claims », l'Admiralty Court traite aussi les créances *in personam*. La possibilité d'une procédure *in rem* n'existe cependant que pour les créances maritimes⁴⁷⁷.

Toujours selon Derrington et Turner, les caractéristiques actuelles de la créance *in rem* sont les suivantes:

(1) Once a claim form in rem has been issued, a change in ownership of the ship will be ineffective to prevent the action proceeding against it, an effect known colloquially as the 'statutory lien'.

(2) In the absence of statutory permission, an action in rem lies only against the vessel in connection with which the claim arises.

(3) If the owners of the ship appear and defend the action (or at any rate submit to the jurisdiction of the court), the action proceeds thereafter as if it had also been commenced in personam, with the result that if the res itself proves insufficient to meet the claimant's claim, the owners' other assets will be available for enforcement purposes.

(4) Conversely, if the owners do not appear, the claimant is limited to such of the realisable value of the res which is available once those whose claims rank in priority have been satisfied. Any balance may be recovered in a subsequent action in personam.

(5) Participation in in rem proceedings is not confined to the claimant and to the owners of the res; others may intervene in the proceedings in order to assert or protect their own rights or the priority accorded to them. Such participation neither requires nor brings with it any personal liability to the claimant.

(6) A cause of action in rem does not merge into a judgment in personam.

(7) The claimant in an action in rem may procure the issue of a warrant of arrest, after judgment as well as before judgment.

(8) Once arrested, the ship may be sold by the court, in which event all outstanding claims which could be brought by action in rem against her are transferred to the fund in court⁴⁷⁸.

Les mêmes auteurs résumant les fonctions de la créance *in rem* dans les termes suivants:

⁴⁷⁶ Derrington-Turner, 2, n° 1.03-1.04.

⁴⁷⁷ Derrington-Turner, 10, n° 2.02.

⁴⁷⁸ Derrington, S.C. et Turner, J.M., *The law and practice of admiralty matters*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 11-12, n° 2.07.

(1) Most importantly, the action ensures that the claimant's claim is secured by placing the property under judicial detention pending determination of the claim by the Admiralty Court.

(2) If the claimant is ultimately successful, the judgment is enforceable against the arrested property, the security given in its place, or the fund produced by its judicial sale.

(3) It may, at any rate in the European context, provide a basis for subject-matter jurisdiction⁴⁷⁹.

4.238. Il est indéniable que le droit anglais concernant la créance *in rem* à l'encontre du navire présente certaines analogies avec la théorie défendue par certains en Belgique de la responsabilité « réelle » du propriétaire de navire et, de façon encore plus large, avec la réglementation de la responsabilité du propriétaire de navire que l'on retrouve dans d'autres pays, tels que l'Allemagne.

Il faut cependant attirer l'attention sur des différences importantes.

Tout d'abord, le fait que le droit anglais analysé, comme on l'a déjà signalé à plusieurs reprises ci-dessus⁴⁸⁰, est fortement lié à la procédure et, en particulier, à la réglementation de la saisie conservatoire de navires. La doctrine belge relative à la responsabilité dite réelle ne concerne pas la saisie, mais la (co)obligation personnelle du propriétaire de navire. La comparabilité doit dès lors être relativisée. À cela vient encore s'ajouter le fait que les possibilités de saisie sont manifestement plus larges en droit belge qu'en droit anglais⁴⁸¹.

En deuxième lieu, la réglementation historique analysée s'identifie avec celle des *maritime liens*, une notion qui est fort comparable mais n'est absolument pas identique à la notion continentale de privilèges maritimes⁴⁸². La responsabilité dite réelle du droit belge est par essence indépendante du régime des privilèges maritimes.

En troisième lieu, la réglementation anglaise de l'action *in rem* met l'accent sur le navire comme objet de recours, alors que responsabilité dite réelle belge recouvre une action plus large, plus fondamentale, qui concerne en vérité la co-responsabilité personnelle du propriétaire de navire, que celui-ci doit – sous réserve de la limitation légale de responsabilité – supporter avec tout son patrimoine, et non seulement le navire en question, comme gage. Lorsque le préjudice dépasse la valeur du navire, en droit anglais, le propriétaire de navire n'est tenu à une indemnisation complète que si l'action *in personam* aboutit favorablement⁴⁸³.

En quatrième lieu, il apparaît que la co-responsabilité du propriétaire de navire belge est plus lourde de conséquences, dès lors qu'indépendamment de l'existence de créances maritimes ou de privilèges maritimes, elle déclare le propriétaire de navire co-responsable de n'importe quel fait ou acte du capitaine, de l'équipage ou d'autres préposés.

A première vue, il apparaît dès lors qu'il faut conclure que le droit belge concernant la responsabilité du propriétaire de navire s'étend, théoriquement, encore plus loin que la réglementation anglaise de l'action *in rem*. Il ne peut donc être soutenu que la doctrine belge de la responsabilité dite réelle ne serait qu'un équivalent de l'action anglaise *in rem* is, ou que cette dernière lui offre une justification juridique théorique suffisante.

⁴⁷⁹ Derrington-Turner, 13, n° 2.09.

⁴⁸⁰ Voir *supra*, n° 4.205 en 4.234.

⁴⁸¹ Voir à ce propos Livre bleu 10.

⁴⁸² Voir à ce propos Livre bleu 3.

⁴⁸³ Selon e.a. Hare, 31; Tetley MCC I, 574.

4.239. Le droit anglais se rapportant à la légitimation passive en matière de transport sous connaissement va manifestement également beaucoup moins loin que le droit belge⁴⁸⁴. Le point central est la distinction entre le *owner's bill*, qui lie contractuellement le propriétaire de navire, et le *charterer's bill*, qui lie l'affréteur. Faire cette différence est une question d'interprétation du connaissement.

Il ressort de l'aperçu récapitulatif de la jurisprudence anglaise dans la thèse de doctorat de Smeele que la signature du connaissement par ou pour le capitaine – qui, sauf en cas d'affrètement coque nue, est un « servant » ou « agent » du propriétaire de navire – entraîne une présomption de droit d'obligation du propriétaire de navire qui ne s'effacera en faveur de la réalité contractuelle sous la convention de transport que s'il est satisfait aux trois conditions cumulatives suivantes, à savoir: 1° que la convention de transport sous-jacente a été conclue exclusivement avec l'affréteur, 2° que le signataire (le capitaine ou quelqu'un pour lui) avait la compétence pour signer au nom de l'affréteur, et 3° que la convention ait effectivement été signée au nom de l'affréteur (et non pas du propriétaire de navire)⁴⁸⁵. En cas d'émission d'un connaissement de capitaine anonyme sous un affrètement coque nue, c'est l'affréteur coque nue qui est responsable⁴⁸⁶. Lorsque le connaissement est signé par le capitaine expressément au nom de l'affréteur, le propriétaire de navire n'est pas non plus tenu⁴⁸⁷. Le droit anglais ne connaît pas le principe de la pluralité de débiteurs sous connaissement⁴⁸⁸.

4.240. Pour conclure, il faut souligner que l'action anglaise *in rem* remplit une fonction comparable à la réglementation belge concernant la saisie conservatoire de navires et met l'accent sur l'importance du navire comme objet de recours pour les débiteurs. L'action *in rem* ne conduit cependant pas à une co-obligation personnelle de principe du propriétaire de navire pour des dettes contractées à l'occasion de l'exploitation du navire.

Bien qu'un connaissement de capitaine soit censé lier le propriétaire de navire, celui-ci ne sera pas responsable au cas où le connaissement tend clairement à lier l'affréteur et, en cas de *charterer's bill*, il n'est en tous les cas pas responsable *in solidum* avec l'affréteur. En cas d'affrètement coque nue, ce n'est pas le propriétaire, mais bien l'affréteur coque nue qui est responsable.

Il apparaît dès lors qu'en droit maritime anglais également, la responsabilité du propriétaire de navire est moins contraignante qu'en droit belge.

- FRANCE

4.241. Comme cela a déjà été expliqué ci-dessus, la réglementation belge actuelle de la responsabilité du propriétaire de navire est fortement inspirée par l'ancien droit français⁴⁸⁹.

Depuis lors, cependant, le droit français a connu sur ce point des modifications profondes.

Actuellement, l'article 3 de la *Loi* n° 69-8 du 3 janvier 1969 « relative à l'armement et aux ventes maritimes » précise⁴⁹⁰:

⁴⁸⁴ Pour des données plus complètes, voir e.a. Carver, 136-165, n° 4-028-4-056; Hill 249-250; Tetley MCC I, 561-646.

⁴⁸⁵ Smeele, 205; Voir en particulier *The Remia* [1991] 1 Lloyd's Rep. 69 et [1991] 2 Lloyd's Rep. 325.

⁴⁸⁶ Smeele, 206.

⁴⁸⁷ Smeele, 208.

⁴⁸⁸ Smeele, 212.

⁴⁸⁹ Voir *supra*, n° 4.174 en 4.178.

⁴⁹⁰ Il est fait remarquer une fois encore que le *Code des transports* coordonné n'est pas évoqué ici.

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun, sauf la limitation de responsabilité définie par le chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Comme exposé ci-dessus ⁴⁹¹, la notion d'« armateur » est décrite de façon plus précise dans le texte de loi et désigne notamment l'exploitant du navire, indépendamment du fait que celui-ci soit propriétaire ou non. Le propriétaire de navire est cependant présumé être l'armateur. En cas d'affrètement, par contre, l'affréteur est considéré comme armateur, à condition que ceci ressorte d'un contrat d'affrètement rendu public. Dans la pratique, un préjudicié peut attaquer le propriétaire enregistré et c'est à ce dernier qu'il revient de fournir la preuve que l'exploitation était entre les mains d'un affréteur ⁴⁹². Tout ceci n'enlève rien au fait qu'en droit français, la notion d'armateur, pourtant définie légalement, reste ambiguë, en particulier à la lumière de la répartition pratique des tâches entre les entreprises ⁴⁹³.

4.242. La réglementation de la responsabilité légale citée ci-dessus conduit à la situation où le propriétaire de navire qui n'exploite pas lui-même ce navire, ne porte aucune responsabilité, si ce n'est pour ses propres fautes personnelles (par exemple, en cas d'affrètement d'un navire en mauvais état de navigabilité suite à une négligence) et au cas où son navire serait saisi et vendu, en vente forcée, suite à l'exercice d'un privilège maritime ⁴⁹⁴. En France également, des dettes de l'affréteur peuvent faire naître un privilège maritime, créant ainsi une sorte de créance de droit réel, donnant l'impression que le navire est ainsi personnellement responsable et qui est, de la sorte, plus ou moins comparable à la créance anglaise *in rem* ⁴⁹⁵. Le privilège ne crée cependant pas d'action personnelle à l'encontre du propriétaire de navire ⁴⁹⁶. En matière de saisie conservatoire de navires, la France suit la Convention de 1952 qui permet, dans certains cas, de pratiquer une saisie pour des dettes de quelqu'un qui n'est pas le propriétaire du navire ⁴⁹⁷.

4.243. En ce qui concerne spécifiquement le transport sous connaissance ⁴⁹⁸, la responsabilité repose sur le transporteur mentionné dans le connaissance. Afin d'identifier le transporteur, il est, entre autres, tenu compte de la mention du nom repris sur l'en-tête du formulaire. En cas de connaissance anonyme, on se réfère à la mention dans le connaissance du nom du navire et c'est le propriétaire du navire qui est considéré comme étant le transporteur sous connaissance ⁴⁹⁹. On vise ici manifestement à créer une obligation solidaire du véritable transporteur contractuel et du propriétaire de navire ⁵⁰⁰.

Par ailleurs, le droit français autorise l'intéressé à la marchandise à intenter une action quasi délictuelle à l'encontre du propriétaire de navire qui n'est pas le transporteur, à condition que ce propriétaire ait gardé la direction nautique (ce qui veut dire que la règle ne vaut pas en cas d'affrètement coque nue). Le propriétaire de navire ne peut, en pareil cas, invoquer de limitations contractuelles ou légales ni d'exclusions de sa responsabilité comme transporteur ⁵⁰¹.

⁴⁹¹ Voir *supra*, n° 4.29.

⁴⁹² Vialard 156, surtout 2.

⁴⁹³ Voir *supra*, n° 4.37.

⁴⁹⁴ Bonassies-Scapel, 197, n° 282.

⁴⁹⁵ Bonassies-Scapel 398-399, n° 574 ; compar. aussi Rémond-Gouilloud, 161, n° 258.

⁴⁹⁶ Bonassies-Scapel, 400-401, n° 577.

⁴⁹⁷ Voir à ce sujet Bonassies-Scapel, en particulier 420-421, n° 604-607.

⁴⁹⁸ Voir en particulier l'aperçu dans Smeele, 229-243 ; voir également Corbier, 266-274.

⁴⁹⁹ Voir en particulier Cass. fr., 21 juillet 1987, *DMF* 1987, 573.

⁵⁰⁰ Voir Smeele, 239.

⁵⁰¹ Smeele, 241.

4.244. En résumé, il apparaît que le droit français actuel centralise la responsabilité pour l'exploitation du navire dans la figure de l'exploitant du navire et non pas dans celle du propriétaire de navire. Cela ne change rien au fait que le navire, suite à la réglementation des privilèges maritimes et de la saisie conservatoire de navires, puisse continuer à faire fonction d'objet de recours, même en cas d'exploitation par un non-propriétaire.

A la différence du droit maritime belge, le droit français ne déclare nullement le propriétaire de navire personnellement responsable *in solidum* avec l'exploitant. En cas de transport sous connaissance, c'est en premier lieu le transporteur contractuel mentionné dans le connaissance qui peut être cité en justice. Ce n'est qu'en cas de connaissance anonyme qu'existe une obligation solidaire avec le propriétaire de navire. Le cas échéant, l'intéressé à la marchandise peut attaquer le propriétaire de navire sur une base extracontractuelle. Il n'est cependant nullement question d'une co-obligation automatique, voire « sans faute » du propriétaire.

En droit français également, la responsabilité du propriétaire de navire est donc sensiblement plus légère qu'en droit belge.

- LUXEMBOURG

4.245. Manifestement, la loi luxembourgeoise du 9 novembre 1990 « ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois » – pourtant fortement inspirée par la législation belge – ne contient pas de disposition analogue à l'article 46 de la Loi Maritime concernant la responsabilité du propriétaire de navire.

Même si aucun éclaircissement ne peut être trouvé ni dans la doctrine ni dans la jurisprudence, ceci donne indiscutablement l'impression que le propriétaire de navire bénéficie au Luxembourg également d'un statut de responsabilité sensiblement plus favorable qu'en Belgique.

- PAYS-BAS

4.246. Le droit néerlandais s'appuie, quant à lui, sur une autre conception de la responsabilité du propriétaire de navire mais ce dernier bénéficie néanmoins également dans ce contexte d'un traitement nettement plus favorable qu'en Belgique.

La disposition centrale est l'article 8:360 NBW, qui énonce:

- 1. De reder is naast een rompbevrachter met deze hoofdelijk aansprakelijk uit een deze laatste bindende rechtsbehandeling, die rechtstreeks strekt tot het in bedrijf brengen of houden van het schip. Onder rechtsbehandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
- 2. Het eerste lid is niet van toepassing indien aan degenen, met wie de daar genoemde rechtsbehandeling wordt verricht, kenbaar is gemaakt, dat de rompbevrachter de reder niet vermag te binden dan wel deze derde wist, of zonder eigen onderzoek moest weten, dat het in het eerste lid bedoelde doel werd overschreden.*
- 3. Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van vervoerovereenkomsten, overeenkomsten tot het verrichten van arbeid met de bemanning aangegaan en overeenkomsten als genoemd in afdeling 4 van titel 5 of afdeling 4 van titel 10.*
- 4. Het eerste lid is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.*
- 5. Hij, die loodsgelden, kanaal- of havengelden dan wel andere scheepvaartrechten voldoet ten behoeve van de reder, een rompbevrachter, een tijdbevrachter of de kapitein dan wel enige andere schuldenaar daarvan, wordt van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van de schuldeiser van deze vorderingen.*

Cette disposition de loi organise une co-obligation réduite du « reder » qui, aux Pays-Bas, est défini comme le propriétaire d'un navire⁵⁰².

Le nouveau Code Civil a précisément innové en mettant, en matière de réglementation de responsabilité, à la place centrale le propriétaire de navire et non plus l'armateur « à l'ancienne » qui, sous l'ancien Code de Commerce, n'était pas défini comme le propriétaire mais bien comme l'utilisateur du navire⁵⁰³.

L'historique de la disposition citée fait clairement apparaître qu'aux Pays-Bas également, il a été particulièrement difficile de parvenir à un juste équilibre des intérêts et de rédiger une disposition de loi concordante⁵⁰⁴.

Les propositions initiales du commissaire du gouvernement Schadee pour une co-obligation extrême du propriétaire de navire, rappelant inévitablement le droit belge actuel, valant pour toutes les dettes des affréteurs – également pour celles contractées par des affréteurs à temps et au voyage – ont finalement été sérieusement atténuées pour arriver à une co-obligation réduite du propriétaire pour certaines dettes contractées par l'affréteur coque nue.

Au vu de la minutie qui a caractérisé les considérations stratégiques élaborées aux Pays-Bas et leur pertinence pour la situation belge, l'évolution du travail préparatoire sera esquissée ci-dessous à l'aide d'une reproduction littérale d'un certain nombre de passages cruciaux provenant des travaux préparatoires.

Dans le Commentaire sur la proposition initiale de Schadee, la co-obligation du propriétaire de navire était défendue sur base de deux arguments: (1) le navire est inscrit dans un registre public, de sorte que le propriétaire, contrairement à l'affréteur coque nue, par exemple, est un débiteur qui est facilement repérable, et (2) le propriétaire de navire est un débiteur solvable, dès lors que, par définition, il dispose d'éléments de patrimoine importants. Les passages les plus importants du Commentaire en question s'énoncent comme suit:

1. Ondanks de daartegen geuite bezwaren voerde het zeerecht in 1927 het uit de Duitse wet overgenomen begrip van reder als centrale figuur in het zeerecht in. Niet alleen echter, dat de in artikel 320 W.v.K. gegeven definitie onjuist bleek te zijn, hetgeen tot verwarring omtrent dit centrale begrip leidde, ook overigens lijkt de huidige splitsing tussen exploitant en eigenaar van het schip weinig gelukkig. Zij levert in vele opzichten een afwijking van het gemene recht op. Zo is de reder schuldenaar van het hulploon (artikel 564 W.v.K.), dat verschuldigd is voor de redding van het schip van de eigenaar, is de reder aansprakelijk voor de daden van hen, die aan boord werkzaam zijn, ook al zijn dezen niet in zijn dienst (artikel 321 lid 2 W.v.K.), is de reder – wanneer men als ten onzent gebruikelijk de risicotheorie t.a.v. „schuld van het schip” aanneemt – aansprakelijk als een aanvaring veroorzaakt is, zonder dat van enige schuld sprake is, wordt de reder gebonden door rechtshandelingen van hen, die in dienst van het schip zijn, ook al hebben dezen overigens te zijnen opzichte geen vertegenwoordigingsbevoegdheid (artikel 321 lid 1 W.v.K.), kan het schip in beslag worden genomen voor vorderingen uit hoofde van aanvaring, die op de reder doch niet op de eigenaar drukken (artikel 542 W.v.K.) en zijn vele vorderingen, waaronder zelfs alle “vorderingen terzake van het met het schip uitgeoefende bedrijf”, op het schip verhaalbaar, al is de scheepseigenaar niet de debiteur dezer vorderingen (artikelen 318c, 318q, 318t W.v.K.). Dit

⁵⁰² Voir *infra*, n° 4.30.

⁵⁰³ Voir encore une fois *supra*, n° 4.30. Pour le droit néerlandais antérieur, voir et compar. e.a. Cleveringa, 160 et ss.; Molengraaff, W.L.P.A., *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche handelsrecht*, II, Haarlem, Erven F. Bohn, 1917, 509-510; Völlmar, 8-9, n° 8 et 394-395, n° 439.

⁵⁰⁴ Voir en particulier aussi l'article critique et influent de Wachter, B., “Een proefvaart met artikel 8.5.1.1 lid 1 Boek 8 BW”, in *Recht door zee. Liber amicorum H. Schadee*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1980, 207-212.

particularisme van het zeerecht is slechts te rechtvaardigen uit het belang, dat derden er bij hebben een gemakkelijk vindbare debiteur tegenover zich te vinden. Maar het is nu juist op dit punt, dat de huidige wet, doordat artikel 320 W.v.K. tot zoveel twijfel aanleiding geeft, faalt. De reder-niet-eigenaar immers is veelal voor een buitenstaander zeer moeilijk te onderkennen: de overeenkomsten, die de verhouding tussen eigenaar en exploitant regelen en op grond waarvan moet worden beslist, wie hunner reder is, zijn hem niet bekend en zijn bovendien niet altijd even duidelijk. Qua talis biedt de reder bovendien niet de minste zekerheid van solvabiliteit, daar het schip niet steeds zijn eigendom is.

2. Het ontwerp (artikel 8.1.1.9) laat de figuur van de huidige reder vallen en keert terug tot het vroegere systeem: de eigenaar wordt centraal gesteld. Het spreekt vanzelf, dat daarmee niet alle hierboven omschreven moeilijkheden met één slag zijn opgelost: ook de eigenaar, zelfs van een ingeschreven schip, is niet steeds met gemak en zekerheid te vinden en solvabel behoeft bij geenszins te zijn. In het algemeen echter geven de registers voldoende uitsluitsel en steeds is er het schip, waarop verhaal kan worden gezocht. Naast deze voordelen voor de praktijk staat het theoretische, dat het aanwijzen van de eigenaar als centrale figuur van het zeerecht tot minder afwijkingen van wat buiten het zeerecht geldt, aanleiding geeft dan de huidige constructie.

Zo heft het ontwerp de anomalie op, dat de rompbewrachter (de huidige reder) en niet de eigenaar, de schuldenaar is van de vorderingen tot betaling van hulploon en bijdrage in averij-grosse, terwijl toch de tot die vorderingen aanleiding gevende handelingen strekken tot het behoud van het aan de eigenaar en niet aan de rompbewrachter toebehorende schip.

Doordat van de in artikel 322 W.v.K. geboden mogelijkheid de verburing van het schip in het register aan te tekenen weinig gebruik wordt gemaakt en het de scheepseigenaar slechts zelden mogelijk zal zijn aan te tonen, dat een crediteur bekend was met de verburing van het schip, wordt onder het huidige recht de scheepseigenaar gebonden door de rechtshandelingen van hen, die in dienst van het schip zijn (artikelen 321 lid 1 en 322 W.v.K.). Bovendien: al is hij van deze vorderingen bij uitzondering niet de debiteur, zij kunnen desalniettemin bij voorrang op het schip worden verhaald (artikelen 318q en 318r W.v.K.). Dit particularisme van het zeerecht (vergelijk echter art. 1186 B.W.) wordt door het ontwerp niet geheel en al opgeheven, doch wel wordt het aanzienlijk beperkt. Het huidige artikel 321 lid 1 W.v.K. heeft immers (° artikel 322 W.v.K.) ten gevolge, dat de scheepseigenaar verbonden kan worden door de overeenkomsten tot vervoeren of slepen met het schip of tot terbeschikkingstelling daarvan voor andere doeleinden, die worden aangegaan door de kapitein of een ander in dienst van het schip: artikel 8.5.1.1 lid 2 voorkomt deze van het gemene recht afwijkende situatie. Is in dit geval het schip niet in rompbewrachting uitgegeven, dan is uit hoofde van artikel 8.5.2.49 ook de reder als vervoerder onder het cognossement te beschouwen. Is het schip wel in rompbewrachting uitgegeven, dan treedt dergelijke binding van de reder niet op, doch wel worden, als onder de huidige wet (art. 318q j° 318r W.v.K.) de vorderingen uit de vervoerovereenkomst bij voorrang op het schip verhaalbaar (art. 8.3.3.8 lid 1 onder d). Onder het huidige recht bestaat de anomalie, dat de bewrachter die rechtshandelingen verricht ten behoeve van de exploitatie van het schip de reder niet bindt, daar van hem niet gezegd kan worden, dat hij in dienst van het schip is. Verricht echter een door deze bewrachter aangestelde scheepsagent deze zelfde rechtshandelingen, dan is de reder daardoor op grond van het eerste lid van artikel 321 W.v.K. wel gebonden. Het ontwerp stelt hier in artikel 8.5.1.1 de bewrachter op dezelfde lijn als zijn agent, daarmee weliswaar de huidige anomalie opheffend, doch ongetwijfeld het particularisme van het zeerecht ten gunste van de buitenstaander (leverancier, havenautoriteiten, enz.) vermeerderend. Door het tweede lid van artikel 8.5.1.1 wordt deze uitbreiding echter binnen vrij enge perken gehouden⁵⁰⁵.

Schadee proposait la rédaction suivante de l'article de loi en question:

1. Onverminderd het elders bepaalde wordt de reder verbonden door een rechtshandeling, welke rechtstreeks strekt om het zeeschip in bedrijf te brengen of te houden, mits degen die haar verrichtte, het schip bewrachtte, dan wel haar verrichtte in zijn betrekking en binnen de grenzen zijner bevoegdheid. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.

⁵⁰⁵ PG Boek 8 NBW, 326-328; Voir aussi brièvement Cleton, 81.

2. Onverminderd het elders bepaalde geldt het eerste lid van dit artikel niet ten aanzien van vervoerovereenkomsten, arbeidsovereenkomsten met de bemanning aangegaan, sleepovereenkomsten en overeenkomsten als bedoeld in afdeling 8.5.4 of afdeling 8.10.5.

3. Het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was⁵⁰⁶

Le commentaire article par article de cette proposition fournissait les précisions suivantes:

Lid 1. 1. Het ontworpen artikel behandelt in zijn eerste lid de door artikel 321 lid 1 W.v.K. geregelde materie. De ratio van dit artikel is, dat hij, die er op mag vertrouwen een rechtshandeling met „het schip” aan te gaan, ook inderdaad naast degeen, die volgens de regelen van het gemene recht wordt gebonden, steeds de scheepseigenaar tegenover zich vindt.

[...]

2. Het artikel legt niet meer, als artikel 321 W.v.K., de nadruk op degeen, die de rechtshandeling verricht – die volgens dit artikel „in vaste of tijdelijke dienst” van het schip moet zijn – doch stelt als criterium in de eerste plaats, dat de rechtshandeling rechtstreeks moet strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Daarnaast brengt het een beperking aan in de kring dergenen, die dergelijke rechtshandelingen verrichten: deze moeten of bevrachter (onder welke term ook de rompberrachter – zie artikel 8.5.4.1 – is te verstaan) zijn of in hun betrekking en binnen de grenzen hunner bevoegdheid hebben gehandeld. Hierdoor wordt bereikt, dat binding ontstaat voor de vordering van de reparateur – niet voor de door deze zelf met een derde aangegane overeenkomsten –, van de scheepsleverancier, van de loodsdiensden, havenautoriteiten, stuwadoor, enz., mits maar degeen die de overeenkomst sloot, bevrachter is, dan wel handelde in zijn betrekking en binnen de grenzen zijner aan die betrekking ontleende bevoegdheid. Veelal zal dit de kapitein zijn (of iemand namens hem): zijn bevoegdheid daartoe ontleent deze aan afdeling 8.4.2. Ook de scheepsagent, de cargadoor, de walkapitein, de pachter van het scheepsrestaurant enz. kunnen echter dergelijke bevoegdheid hebben.

3. Het artikel doet de reder ook gebonden zijn, wanneer een bevrachter (romp-, tijd- of reisbevrachter) of een daarmee op grond van artikel 8.5.4.2 gelijkgestelde persoon rechtshandelingen verricht om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Ook hier immers geldt, dat de derde veelal niet zal weten, dat zijn wederpartij handelde ten behoeve van een door hem bevracht schip en niet ten behoeve van zijn eigen schip. Door deze bepaling wordt een anomalie opgeheven, die in het huidige zeerecht gelegen is nl. dat de agent van de bevrachter de reder wel bindt – hij immers is in dienst van het schip – doch de bevrachter zelf niet. Deze anomalie werkt onbillijk: een buitenstaander zal zich nog eerder afvragen of een scheepsagent wel namens een scheepseigenaar optreedt dan dat hij dit bij zijn rechtshandelingen met een zelf het scheepvaartbedrijf uitoefenende bevrachter zal doen. De gevolgen van de hier door het ontwerp onmiskenbaar aangebrachte uitbreiding van zeerechtelijk particularisme worden door het tweede lid van het onderhavige artikel binnen enge grenzen gehouden.

[...]

Lid 2. 1. De afzender van met het schip te vervoeren goederen, de reiziger, degeen die zijn schip door het schip doet slepen, en degeen aan wie als bevrachter (of als de in artikel 8.5.4.2 daaraan gelijkgestelde persoon) het schip ter beschikking wordt gesteld, weten zeer wel, dat niet iedere vervoerder, verrachter of sleper met zijn eigen schip werkt. Er was dus geen reden dezen een actie tegen de reder qua talis te geven.

[...]

3. Ook de bemanning weet met wie zij haar arbeidsovereenkomst aangaat en er is dus ook hier geen reden een actie tegen de scheepseigenaar te geven.

[...]

Lid 3. In het door dit artikel bestreken geval ware binding van de scheepseigenaar wel zeer onbillijk. Ook het ontstaan van een scheepsvoorrecht wordt in dit geval verhinderd (zie artikel 8.3.3.7)⁵⁰⁷.

⁵⁰⁶ PG Boek 8 NBW, 337-338.

⁵⁰⁷ PG Boek 8 NBW, 338-340.

L'exposé des motifs fournissait les explications suivantes concernant le projet modifié:

2. *Onder het huidige recht wordt door auteurs (zie bijvoorbeeld Loeff N.J.B. 1973, p. 1089 en de daar aangehaalde literatuur) aangenomen dat artikel 321 eerste lid niet meer inhoudt dan dat de huidige reder wordt verbonden door de rechtshandelingen van hen, die, „in dienst van het schip zijnde” daarbij in hun betrekking en binnen de grenzen van hun aan de reder ontleende bevoegdheid handelden. Het ontwerp geeft hier tweërlei uitbreiding.*

In de eerste plaats wordt, als elders, de scheepseigenaar in de plaats van de huidige reder gesteld. Daardoor is vervallen de uit artikel 318r W.v.K. voortvloeiende anomalie dat vorderingen rustend op de huidige reder, ook wanneer deze niet de scheepseigenaar is, op het schip van de eigenaar kunnen worden verhaald. In de tweede plaats bepaalt het onderhavige artikel, dat de rechtshandelingen van de rompbevrachter (dat wil zeggen de huidige reder) de scheepseigenaar met hem hoofdelijk aansprakelijk doen zijn en het doet hetzelfde gelden voor de rechtshandelingen van tijd- of reisbevrachter (vergelijk artikelen 318r en 322 W.v.K.). Van degeen, die met dezen handelen, kan immers niet worden verwacht, dat zij nagaan of hun wederpartij de beschikking heeft over het schip uit hoofde van eigendom, van een rompbevrachting dan wel op grond van een tijd- of reisbevrachting. In het bijzonder is het onderscheid tussen een – soms zelfs voor de levensduur van het schip afgesloten – tijdbevrachting, die bij voorbeeld de tijdbevrachter het recht geeft het schip in zijn kleuren te schilderen, en een rompbevrachting voor de buitenstaander onkenbaar. Vooral ook ten aanzien van hen, die handelen met door de bevrachters aangestelde agenten is het belangrijk „het schip” dat wil zeggen de scheepseigenaar tegenover zich te vinden, zulks te meer waar het veel voorkomt dat de bevrachter in de charterpartij de bevoegdheid heeft gekregen de agent van de eigenaar aan te stellen (Loeff, N.J.B. 1973, p. 1086) en de positie van de agent ook anderszins onduidelijk kan zijn.

Het belang van de scheepseigenaar is hier minder zwaar te achten dan dat van de derde, die met de bevrachter of diens agent handelde; de eigenaar kan zijn belangen bovendien beschermen door in de charterpartij te bedingen, dat hij verhaal heeft op de bevrachter.

Veelal zullen trouwens ook in het geval van bevrachting de rechtshandelingen door of namens de kapitein geschieden en zal dit ook (evenals onder het huidige recht) zonder de bepaling van het onderhavige artikel binding van diens principaal, de eigenaar of de rompbevrachter (en onder het huidige recht door deze laatste op grond van artikel 322 W.v.K. weer de eigenaar) ten gevolge hebben (artikel 8.4.2.13).

3. *Het artikel stelt als criterium voor de rechtshandeling die de reder bindt, dat zij moet strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Hierdoor wordt bereikt dat – mits de rechtshandeling voldoet aan de overige in dit artikel gestelde vereisten – hoofdelijke aansprakelijkheid ontstaat voor de vordering van de reparateur, van de scheepsleverancier, van de loodsdiensten, havenautoriteiten, stuwadoor, enz. De rompbevrachter, die olie voor het schip bestelt doch deze doet leveren aan boord van zijn eigen schip (Loeff, N.J.B. 1973 p. 1090), handelt niet om het schip in bedrijf te houden.*

Het ontwerp stelt door te eisen dat de rechtshandeling de bevrachter bindt, als tweede voorwaarde voor een de reder verbindende rechtshandeling, dat deze moet zijn verricht hetzij door een bevrachter, hetzij door iemand wiens rechtshandeling de bevrachter bond. Deze binding kan ontstaan hetzij door een met een bevrachter gesloten overeenkomst dan wel door een wettelijke bepaling als artikel 8.4.2.13 (binding van rompbevrachter-principaal aan door de kapitein verrichte rechtshandelingen) of artikel 8.5.2.7, derde lid. De bevoegdheid de bevrachter te binden hoeft niet rechtstreeks door de bevrachter zelf te zijn verleend, maar kan ook zijn een afgeleide bevoegdheid, ontleend aan een overeenkomst gesloten met iemand, die op zijn beurt van de bevrachter de bevoegdheid had deze door de rechtshandeling van een ander te doen binden.

Het ontwerp stelt niet – als het huidige artikel 321 W.v.K. – als vereiste, dat degeen die handelde, „in vasten of tijdelijken dienst van het schip” moet zijn, daar gebleken is, dat dit vereiste verwarring wekt (vergelijk Molengraaff, Leidraad p. 1049 waartegen Loeff paragraaf 153).

Binding van de reder kan derhalve ontstaan door rechtshandelingen van de kapitein, de cargadoor, de walkapitein, de loods, de scheepsagent en dergelijke personen. Deze binding zal echter slechts ontstaan, wanneer zij die handelden bevrachter waren of handelden binnen de grenzen van een hun verleende

bevoegdheid om de bevrachter te verbinden. Sluit bij voorbeeld een stuwadoor een overeenkomst met een vrachtrijder ten einde geloste goederen van de kade naar een verder gelegen loods te brengen, dan zal hij daardoor de bevrachter niet binden. Deze immers gaf hem opdracht tot lossen en niet volmacht tot het aangaan van rechtsbandelingen. Doordat in een dergelijk geval geen binding ontstaat van de bevrachter, ontstaat ook geen aansprakelijkheid voor de reder. Hetzelfde geldt voor de zelfstandig aan boord werkzame kapper (Loeff N.J.B. 1973, p. 1089) die door zijn inkopen de bevrachter niet bindt en derhalve ook de reder niet zal binden.

[...]

Derde lid. 1. De afzender van met het schip te vervoeren goederen, de reiziger en degeen aan wie als bevrachter (of als de in artikel 8.5.4.2 daaraan gelijkgestelde persoon) het schip ter beschikking wordt gesteld, weten zeer wel, dat niet iedere vervoerder of verrachter met zijn eigen schip werkt. Er was dus geen reden dezen een actie tegen de reder qua talis te geven.

[...]

3. Ook de bemanning weet met wie zij haar arbeidsovereenkomst aangaat en er is dus ook hier geen reden een actie tegen de scheepseigenaar te geven. [...]⁵⁰⁸.

Dans une phase suivante du travail préparatoire, des interrogations fondamentales se sont fait jour s'agissant de la responsabilité extrême du propriétaire de navire pour les dettes de l'affrèteur à temps et de l'affrèteur au voyage:

Onder artikel 8.5.1.1 is de eigenaar met de tijdbevrachter hoofdelijk aansprakelijk krachtens overeenkomsten ter zake van levering van bunkerolie, stuwadoorovereenkomsten (en de andere in 8.5.2.57 genoemde posten) en met de reisbevrachter onder stuwadoorovereenkomsten. Onder het bestaande recht is dat zeker niet zo (zie de door Loeff in NJB 1973, blz. 1089 besproken uitspraken „Anna Odland” en „Theo”): de tijd- en reisbevrachter vallen niet onder de in artikel 318r gegeven definitie „gebruik van het schip door een ander dan den eigenaar”. Waarom die verandering?

Zou het ook niet beter zijn lid 1 te beperken tot de rompberrachter, waarbij tegelijkertijd de uitzonderingen in lid 3 zouden kunnen vervallen?

Los van het antwoord op deze laatste vraag werd de vraag gesteld, of het niet juist zou zijn de uitzondering met betrekking tot de arbeidsovereenkomst te laten vervallen, aangezien zulks zou bewerkstelligen dat werknemers, naast de mogelijke uitoefening van executoriaal beslag, ook tot eventueel conservatoir beslag toegelaten zouden kunnen worden⁵⁰⁹.

Suite à ces observations, Schadee a mené une large concertation avec les organisations professionnelles impliquées et il a reconsidéré ses propositions, en tenant compte également du droit américain. Les documents parlementaires rapportent ce qui suit à ce sujet:

2. Bij dit overleg bleek het bedrijfsleven weinig te hechten aan de persoonlijke aansprakelijkheid van de reder voor de rechtsvorderingen op de tijd- en reisbevrachter zoals deze uit de Vaststellingswet voortvloeide. Dergelijke persoonlijke aansprakelijkheid komt in andere rechtstelsels ook niet voor (ook niet in het Amerikaanse men zie hieronder) en men vreesde zelfs dat zij reders ertoe zou kunnen brengen hun schip buiten de Nederlandse rechtssfeer te houden teneinde te voorkomen dat zij niet alleen met het schip maar ook met hun overige vermogen aansprakelijk zouden worden voor vorderingen op tijd- of reisbevrachters, waaraan zij part noch deel hebben. Ook achtte men de mogelijkheid niet uitgesloten, dat de reders ertoe zouden overgaan hun schepen in één-scheepsmaatschappijen onder te brengen, waardoor ook andere crediteuren gedupeerd zouden kunnen worden.

Geheel los van deze argumenten hecht de ondergetekende er waarde aan, dat het Nederlandse zeerecht op dit stuk niet een van de gangbare opvattingen geheel afwijkend standpunt zal innemen en naar reeds

⁵⁰⁸ PG Boek 8 NBW, 340-342.

⁵⁰⁹ PG Boek 8 NBW, 342-343.

blijkt uit bovengenoemd Eindverslag stelt hij dan ook voor deze persoonlijke aansprakelijkheid van de reder uit de wet te verwijderen.

3. Het Amerikaanse recht (1971 Federal Maritime Lien Act, Sections 971-973 of Title 46 of the U.S. Code) kent weliswaar geen persoonlijke aansprakelijkheid van de eigenaar voor de in artikel 8.5.1.1 bedoelde vorderingen, doch kent de crediteur een verbaalsrecht op het schip toe voor deze vorderingen, ook indien zij zijn aangegaan door „any person to whom the management of the vessel at the port of supply is entrusted”. Vele van de geraadpleegde organisaties waren voorstanders van een soortgelijk systeem, doch van rederszijde werden ernstige bezwaren aangevoerd. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, het Koninklijke Zeemanscollege „De Groninger Eendracht” en de Vereniging van Werkgevers in de Kleine Handelsvaart vertolkten het standpunt, dat slechts handelingen van de rompbekrachtigers de reder zouden mogen binden en dan nog slechts met een verhaalbaarheid op het betrokken schip.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en de Scheepvaart Vereniging Noord bleken van mening te zijn, dat crediteuren van bevrachters en voornamelijk hadden zij daarbij het oog op cargadoors en stuwadoors in de huidige rechtssituatie voldoende mogelijkheden vinden hun belangen te behartigen. Slechts een kleine minderheid in de Scheepvaart Vereniging Noord was van andere mening en bleek zelfs voorstander te zijn van handhaving van het systeem der Vaststellingswet.

Als bezwaren tegen het Amerikaanse systeem werden aangevoerd, dat op het schip verhaalbaar worden de vorderingen door agenten van bevrachters aangegaan („the above-named officers and agents ... include such officers and agents appointed by a charterer”), hoewel de reder geen enkele band heeft met deze bevrachters (die immers niet zijn contractuele wederpartij behoeven te zijn men zie blz. 74 van de memorie van toelichting bij de Vaststellingswet), laat staan met hun agenten. Men vreest ook dat door de niet korte (art. 8.3.3.9: één jaar) duur van het aan de vordering verbonden voorrecht de gevolgen van déconfitures van bevrachters of hun agenten van velerlei nationaliteit alle geconcentreerd zullen worden op het schip en dat dit de reder ertoe zou kunnen brengen met zijn bevrachters overeen te komen het schip buiten de Nederlandse rechtsfeer te houden.

Voor zover de getroffen regeling op grond van internationaal privaatrechtelijke regelingen van toepassing zal worden op buitenlandse schepen, zou Nederland een toevluchtsoord kunnen worden voor buitenlandse crediteuren, die, gebruik makend van het Nederlandse recht hier te lande, beslag op het schip gaan leggen. Ook buitenlandse rechters echter zouden, wanneer er voldoende aanknopingspunten met de Nederlandse rechtsfeer bestaan, Nederlands recht kunnen gaan toepassen ten faveure van buitenlandse crediteuren doch ten nadele van Nederlandse reders.

Gezien de snelheid, waarmee schepen worden afgehandeld en moeten worden afgehandeld, zal het de crediteur, die toch enige tijd nodig zal hebben zijn rekening uit te schrijven (en te constateren dat deze onbetaald blijft) veelal niet mogelijk zijn het schip in beslag te nemen, terwijl dit nog onder het charter met de in gebreke blijvende bevrachter vaart. Tengevolge hiervan kunnen onder het Amerikaanse systeem niet alleen de reder, maar ook opvolgende bevrachters, die zelf aan hun verplichtingen voldoen, zeer geschaad worden door de inbeslagneming van het schip voor gedurende vorige bevrachtingen ontstane vorderingen. Buitenlandse crediteuren zouden er ook toe verleid kunnen worden met minder zekerheid voor hun vorderingen genoeg te nemen in de wetenschap dat zij in Nederland verbaal op het schip kunnen nemen. Deze argumenten winnen alle aan kracht nu het steeds gebruikelijker is geworden in de bevrachting (in afwijking van de artt. 8.5.2.40 en 8.5.2.53) te bepalen, dat de bevrachter het schip zal laden en lossen („fios-beding”: men zie in dit verband de voorgestelde wijziging van deze artikelen), zodat vooral de stuwadoorskosten een aanzienlijke last op het schip zouden vormen.

In de praktijk is dan ook gebleken, dat men op allerlei wijze tracht de mogelijkheid te scheppen bewijs te leveren van het feit, dat de crediteur ervan op de hoogte was, dat de bevrachter niet de bevoegdheid had een voorrecht op het schip te doen ontstaan. Men zie de Memorie van Toelichting van de Vaststellingswet op artikel 8.5.1.1 tweede lid (blz. 73). Veel succes boekt men echter met deze maatregelen in Amerika niet en dit zal in Nederland niet anders zijn, gezien ook nog de uit de grote omvang van een haven als Rotterdam voortvloeiende moeilijkheid aan de weet te komen met wie de bevrachter contracten zal afsluiten (zie G. Gilmore and Ch.L. Black Jr., *The Law of Admiralty* blz. 683 v.). Vooral van buitenlandse

reders is trouwens niet te verwachten, dat zij zich zozeer van het Nederlandse recht op de hoogte zullen stellen, dat zij deze maatregelen op voorhand nemen.

4. De ondergetekende is op grond van deze argumenten tot de mening gekomen, dat aan het huidige recht de voorkeur moet worden gegeven boven het Amerikaanse systeem.

5. Het thans voorgestelde ontwerp keert bijna geheel terug tot het huidige recht. De reder is met de rompbewrachter aansprakelijk (art. 322 W.v.K.), doch hij kan het ontstaan van deze aansprakelijkheid verhinderen door de crediteuren ervan op de hoogte te brengen, dat de rompbewrachter hem niet kan binden. Van deze mogelijkheid zal niet veel gebruik worden gemaakt doch er was geen reden haar uit te sluiten; na dergelijk bekend worden, is immers geen sprake meer van enige de reder toe te rekenen schijn dat hij gebonden zou zijn.

Bovendien is toegevoegd, dat geen binding van de reder ontstaat (men zie hierover B. Wachter in „Recht door zee” blz. 210) indien degeen met wie de rechtsbehandeling werd verricht wist ook zonder dat de reder kan aantonen, dat hem dit kenbaar is gemaakt dat deze niet rechtstreeks zou strekken tot het in het bedrijf brengen of houden van het schip. Met „weten” is gelijkgesteld „het zonder eigen onderzoek moeten weten” (vgl. art. 6 Boek 2 Wetsontwerp 17725).

6. Niet gehandhaafd echter is de mogelijkheid het ontstaan van de aansprakelijkheid van de eigenaar te verhinderen door inschrijving van de rompbewrachtiging in het scheepsregister. De praktijk leert dat deze inschrijving zelden, zo ooit, plaats vindt en bij de snelheid waarmee beden ten dage de behandeling van schepen in een haven plaats vindt is van een crediteur niet te verwachten dat hij vóór het aangaan van zijn verbintenis recherche in het scheepsregister doet.

7. Volgens het huidige recht (art. 318r W.v.K.) zijn vorderingen op de rompbewrachter verbaalbaar op het schip, ook wanneer de eigenaar daarvan niet op grond van artikel 322 Wetboek van Koophandel daarvoor persoonlijk aansprakelijk is en het komt de ondergetekende, aan wie niet gebleken is dat deze bepaling op bezwaren stuit, wenselijk voor dit verbaalsrecht op het schip, ten welks behoefte de vorderingen werden aangegaan, te handhaven (men zie in dit verband H.R. 29 juni 1979, N.J. 1989 no. 346, waar de crediteur onder het huidige recht reeds de mogelijkheid wordt gegeven het schip van de eigenaar, die geen debiteur is, in conservatoir beslag te nemen).

8. Eveneens in overeenstemming met het huidige recht (art. 318q W.v.K.) is aan de vorderingen op de rompbewrachter een in rang na hypotheek komend voorrecht verbonden (art. 8.3.3.8 lid 1), dat niet van „droit de suite” is voorzien.

In hoeverre de reder verbaal heeft op de rompbewrachter is anders dan in het huidige recht aan partijen ter regeling overgelaten.

9. Teneinde uit te sluiten, dat een voorrecht wordt toegekend aan vorderingen die ontspruiten aan rechtsbehandelingen die als bijvoorbeeld geldleningen worden aangegaan om de reder of rompbewrachter in staat te stellen rechtsbehandelingen te verrichten, die strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, is het woord „rechtstreeks” vóór „strekken” ingevoegd.

10. De positie van de crediteur van de tijd- of reisbewrachter is door deze terugkeer tot het huidige recht ten opzichte van de Vaststellingswet verslechterd, doch naar het oordeel van de ondergetekende niet in onaanvaardbare mate. Ook thans immers weten deze crediteuren vele moeilijkheden te voorkomen door bij reparatieopdrachten, leveranties aan het schip, stuwadoorscontracten, bunkerleveranties, enz., enz. rechtstreeks met de kapitein te handelen, die immers zijn principaal (reder, rompbewrachter) bindt (men zie ook het gewijzigde art. 8.5.2.7 lid 3) of door zekerheid te eisen voor de voldoening van hun vorderingen en het betrachten van zorgvuldigheid bij het aanvaarden van opdrachten.

Door de in het onderhavige ontwerp gedane voorstellen tracht de ondergetekende desalniettemin enig soelaas te bieden aan hen, die diensten voor het schip verrichten. Men zie de artikelen 8.3.4.8⁵¹⁰ en 8.5.1.1 vijfde lid^{511,512}.

⁵¹⁰ Cette disposition concerne le droit dit de réclame des fournisseurs de navires.

⁵¹¹ Cette disposition concerne la subrogation de plein droit suite au paiement des droits de pilotage, des frais de canaux et de ports.

⁵¹² PG Boek 8 NBW, 344-346.

Enfin, la clarification suivante a encore été fournie:

De commissie, kennis genomen hebbend van de wijziging van het in de Vaststellingswet aanvaarde stelsel van redersaansprakelijkheid, welke wijziging – kort gezegd – tot doel heeft de reder niet persoonlijk aansprakelijk te stellen voor door de bevrachter aangegeven verbintenissen, vraagt zich af of tussen het aanvankelijke en thans voorgestelde systeem niet een te sterke caesuur wordt aangebracht. In het zeer veelvuldig voorkomende geval dat de kapitein het cognossement tekent (vergelijk artikel 8.5.2.7) wordt immers, zo merkt de commissie op, ingevolge artikel 8.5.2.49, tweede lid, derde zin, de reder op gelijke voet als de bevrachter aansprakelijk gesteld mits het schip niet in rompbevrachting is uitgegeven.

De ondergetekende moge er hier op wijzen dat het nieuw voorgestelde systeem zeer sterk afwijkt van het aanvankelijk voorgestelde. De bezwaren tegen dit laatste systeem naar voren gebracht betroffen niet zozeer de aansprakelijkheid van de reder uit hoofde van cognossement doch die voor de vele en zeer zware verplichtingen die een bevrachter in iedere haven moet aangaan: havenrechten, liggelden, de zeer hoge kosten van belading en lossing (door het F.I.O.S. beding komen deze steeds meer ten laste van de bevrachter), van ravitaillering en voorzien van bunkers, de reparatiekosten enz. In het eerst voorgestelde systeem werd de reder voor al deze kosten waarmee natuurlijk bij de vaststelling van de charterprijs geen rekening werd gehouden daar zij door de bevrachter moeten worden voldaan) aansprakelijk en zij konden op het schip worden verhaald. Het zijn deze in het overleg met belanghebbenden met nadruk naar voren gebrachte en in hun ongunstige consequenties in de memorie van toelichting bij dit Wetsvoorstel vermelde argumenten die de ondergetekende ertoe hebben gebracht het systeem te wijzigen. Ten aanzien van de aansprakelijkheden voortvloeiend uit het afgeven van een door de kapitein ondertekend cognossement ligt de positie echter heel anders. Teneinde de handel zo vlot mogelijk te doen verlopen moet aan dit document een zo groot mogelijke waarde worden toegekend hetgeen aansprakelijkheid van de reder en verhaal op het schip (men zie inderdaad artikel 8.3.3.8, eerste lid onder a) tot een noodzakelijkheid maakt. De reder weet dat uit de afgifte van het cognossement voor hem zware verplichtingen kunnen ontstaan doch hij weet tevens tot welk bedrag deze uit hoofde van titel 8.7⁵¹³ beperkt zullen zijn. Bovendien zijn zij, gezien de artikelen betreffende de verjaring slechts van korte duur⁵¹⁴.

La disposition de loi finalement adoptée, et citée ci-dessus⁵¹⁵, limite la co-obligation solidaire du propriétaire de navire aux dettes de l'affréteur coque nue et y apporte même toute une série d'exceptions. Selon Cleton, le propriétaire de navire n'occupe pas, en conséquence, dans le droit maritime néerlandais actuel, une place aussi centrale que certains l'affirment parfois⁵¹⁶.

En comparaison avec le droit maritime belge actuel, il doit également être souligné que le propriétaire de navire, conformément à l'article 360.3 du Livre 8 NBW n'est pas responsable de l'exécution des conventions de transport contraignantes de l'affréteur coque nue ni d'autres conventions qui y sont reprises. Le chargeur des marchandises, le voyageur, l'affréteur et l'équipage savent que leur cocontractant n'exploite pas un navire qui lui appartient et ne doivent pas, de ce fait, bénéficier de la protection d'une co-responsabilité solidaire du propriétaire de navire⁵¹⁷.

4.247. En ce qui concerne spécifiquement le contrat de transport de marchandises par mer, l'article 8:461 NBW précise:

⁵¹³ Ces dispositions concernaient la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

⁵¹⁴ PG Boek 8 NBW, 347-348.

⁵¹⁵ Voir *supra*, n° 4.246.

⁵¹⁶ Cleton, 83.

⁵¹⁷ Cleton, 82.

1. Onverminderd de overige leden van dit artikel worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt hij die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd.
2. Indien de kapitein of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degene genoemd in het eerste lid, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatie-overeenkomsten als bedoeld in afdeling 1 van titel 5, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbewrachtiging is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbewrachtiging als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbewrachtiging uitgegeven dan wordt naast de hier genoemde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de reder als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.
3. In afwijking van de vorige leden wordt uitsluitend de laatste rompbewrachtiging, onderscheidenlijk de reder, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbewrachtiging, onderscheidenlijk de reder, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbewrachtiging, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.
4. Dit artikel laat het tweede lid van artikel 262 onverlet.
5. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.

Ici également, les travaux préparatoires donnent une bonne idée des considérations stratégiques sous-jacentes⁵¹⁸. À propos du projet de texte initial, Schadee déclarait entre autres:

Het tweede lid van dit artikel verbindt ver strekkende gevolgen aan ondertekening van het cognossement door, of bevoegdlijk voor de kapitein. Wanneer het schip noch in rompbewrachtiging, noch in tijd- of reisbewrachtiging is uitgegeven zal ondertekening door de kapitein de reder binden. Artikel 8.4.2.13 geeft de kapitein de bevoegdheid cognossementen af te geven voor ten vervoer ontvangen goederen en door zijn ondertekening bindt hij zijn principaal: de reder. Beperkingen van deze bevoegdheid gelden jegens de cognossementhouder slechts voor zover die hem bekend zijn gemaakt (art. 8.4.2.19). Wanneer het schip in tijd- of reisbewrachtiging is uitgegeven geldt hetzelfde: de kapitein bindt de reder. Daarnaast echter blijft ook de bevrachter, die met de afzender de vervoerovereenkomst sloot, jegens degeen, die het cognossement verwierf, als vervoerder onder het cognossement gelden. Het ontwerp bezigt hier de term „de laatste tijd- of reisbevrachter”, daarmee aansluitende aan de terminologie van artikel 8.5.1.2 (zie het bij art. 8.5.1.2 onder 4 opgemerkte). Wanneer het schip in rompbewrachtiging is uitgegeven, d.w.z. wanneer de reder de gehele exploitatie in handen van de rompbewrachtiging heeft gegeven (art. 8.5.4.1), bindt de handtekening van de kapitein de reder niet. In dit geval is de rompbewrachtiging de principaal van de kapitein en zal hij (c.q. naast de laatste tijd- of reisbevrachter) als vervoerder onder het cognossement moeten worden beschouwd. Waar de rompbewrachtiging te vergelijken valt met de huidige „reder” als bedoeld in artikel 320 W.v.K., is het ontwerp in dit opzicht gelijk aan het huidige recht⁵¹⁹.

Dans l'exposé des motifs, on peut lire ceci:

Wanneer het schip in rompbewrachtiging is uitgegeven, dat wil zeggen wanneer de reder de gehele exploitatie in handen van de rompbewrachtiging heeft gegeven (artikel 8.5.4.1), bindt de handtekening van de kapitein de reder niet. In dit geval is de rompbewrachtiging de principaal van de kapitein en zal hij (c.q. naast de laatste tijd- of reisbevrachter) als vervoerder onder het cognossement moeten worden beschouwd. Waar de rompbewrachtiging te vergelijken valt met de huidige „reder” als bedoeld in artikel 320 W.v.K., is het ontwerp in dit opzicht gelijk aan het huidige recht. Niet te ontkennen valt, dat de positie van de cognossementhouder aanzienlijk zou worden versterkt door ook in dit geval de scheepseigenaar tot zijn debiteur te maken (Sjollema, Scheepsraad p. 59), doch deze afwijking van het gemene recht zou te groot

⁵¹⁸ Voir aussi la discussion dans Margetson, N.H., « Passieve legitimatie », in Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (red.), *Capita zerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (213), 215-217.

⁵¹⁹ PG Boek 8 NBW, 480-481.

*zijn. Er is ook minder aanleiding toe nu artikel 8.3.3.8 de cognossementhouder de mogelijkheid biedt voor zijn vordering tot schadevergoeding verhaal op het schip zelf te zoeken*⁵²⁰.

En cas de pluralité de transporteurs, prévaut entre eux une solidarité passive, comme le prévoit explicitement l'article 8:442.1 NBW, qui indique:

*Indien bij toepassing van artikel 461 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt zijn dezen jegens de in artikel 441 eerste lid bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden*⁵²¹.

D'autre part, il faut également tenir compte des précisions apportées par l'article 8:462 NBW concernant les connaissements émis sans la compétence requise:

- 1. Het eerste lid van artikel 461 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkte persoon bewijst dat hij die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in het eerste lid van artikel 461 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het ogenblik van uitgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of niens formulier is gebezigd, redelijkerwijze mocht worden aangenomen, dat hij die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.*
- 2. In afwijking van het eerste lid wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch zij wordt niet gebonden jegens de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.*
- 3. Een beroep op het tweede lid van artikel 461 is mogelijk ook indien de kapitein door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen, de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch dergelijke beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de kapitein de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.*
- 4. Het derde lid vindt eveneens toepassing indien hij die namens de kapitein het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.*

Cette disposition est commentée comme suit:

Artikel 8.5.2.49a eerste lid. 1. In dit lid is de hoofdregel neergelegd ten aanzien van onbevoegde ondertekening van het cognossement namens een ander of het zonder toestemming gebruiken van het cognossementsformulier van een ander. In afwijking van het gemene recht wordt ter bescherming van de cognossementhouder de last te bewijzen dat hij die voor een ander tekende daartoe bevoegd was, of dat het formulier met toestemming was gebruikt, afgewenteld van de cognossementhouder en wordt de last van het bewijs van het tegendeel verschoven naar de vervoerder. De bewijslast die volgens het gemene recht op de cognossementhouder zou rusten is immers te zwaar. Cognossementen wisselen tijdens de reis zeer veelvuldig van houder (er zijn gevallen bekend waarin dit meer dan honderd maal geschiedde) en komen daarbij de cognossementhouder veelal niet eens onder ogen daar een ander het cognossement voor hem houdt. Op grond van het in dit lid bepaalde zal de vervoerder dienen te bewijzen dat de vertegenwoordiger niet bevoegd was of dat het formulier zonder zijn toestemming was gebruikt. In overeenstemming met het gemene recht wordt hij, ondanks door hem geleverd bewijs, toch gebonden indien de cognossementhouder zich met succes beroept op een door de vervoerder opgewekte schijn van bevoegdheid of toestemming op het ogenblik van uitgifte van het cognossement.

⁵²⁰ PG Boek 8 NBW, 483.

⁵²¹ Voir plus amplement à ce sujet Smeele, 122-129.

2. Uitzonderingen op de in het eerste lid neergelegde hoofdregel worden gegeven in het tweede, derde en vierde lid van dit artikel waar nadere regels worden gegeven ten aanzien van onbevoegde ondertekening door de boekhouder ener rederij of onbevoegde ondertekening door of namens de kapitein. Mogelijk is daarbij dat ook bij ondertekening door of namens de kapitein de bewijsregel van het onderhavige lid van toepassing is. Dergelijke ondertekening heeft op grond van het tweede lid van artikel 8.5.2.49 binding als vervoerder onder cognossement van de daargenoemden ten gevolge, doch daarnaast kunnen eveneens zoals uitdrukkelijk bepaald is, de in het eerste lid van dat artikel bedoelde personen als vervoerder onder cognossement gebonden worden.

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien noch het cognossementsformulier van de laatste tijd- of reisbevrachter noch dat van de reder of rompbefrachter wordt gebruikt. Voor degenen die uitsluitend op grond van het eerste lid van artikel 8.5.2.49 ten gevolge van ondertekening door of namens de kapitein als vervoerder onder cognossement worden aangemerkt blijft de in het onderhavige lid neergelegde hoofdregel van kracht. Ditzelfde geldt ten aanzien van de personen die, met uitzondering van de rederij, op grond van het eerste lid van artikel 8.5.2.49 door ondertekening door de boekhouder als vervoerder onder cognossement worden aangemerkt.

Tweede lid. De boekhouder van een rederij is bevoegd voor de rederij het cognossement te ondertekenen en een beperking van deze bevoegdheid zou aan de cognossementhouder slechts kunnen worden tegengeworpen wanneer deze daarvan onkundig was en de beperking niet uit het handelsregister blijkt. Betreft het een niet in het handelsregister ingeschreven rederij dan kunnen slechts de hem bekend zijnde beperkingen aan de cognossementhouder worden tegengeworpen (art. 8.3.1.18). Gezien de snelheid waarmee cognossementen worden verhandeld is raadpleging van het handelsregister voor de houder daarvan schier onmogelijk.

De onderhavige bepaling laat dit vereiste van inschrijving in dat register dan ook vallen en specificiert het ogenblik waarop de beperking van des boekhouders bevoegdheid de cognossementhouder bekend moet zijn. Bij onbevoegde ondertekening van het cognossement door de boekhouder gaat de bescherming van de cognossementhouder echter veel verder dan de bescherming neergelegd in het eerste lid van dit artikel. Slechts jegens de eerste houder is het de rederij toegestaan tegenbewijs te leveren; daarnaast dient door de rederij eveneens bewezen te worden dat die houder van de onbevoegdheid op de hoogte was. De opvolgende houders genieten volledige bescherming. Het risico rust op degene die de boekhouder heeft aangesteld daar derden van de normaal bestaande situatie mogen uitgaan dat de boekhouder uit hoofde van zijn aanstelling tekeningsbevoegdheid heeft.

Derde lid. 1. Evenals de boekhouder is de kapitein bevoegd cognossementen te ondertekenen. Beperkingen van deze bevoegdheid kunnen derden op grond van artikel 8.4.2.19 eerste lid slechts worden tegengeworpen indien hun die bekend zijn gemaakt. Dezelfde regel die geldt indien de boekhouder onbevoegd ondertekent geldt ook voor de kapitein. Op grond van zijn aanstelling als kapitein mogen derden er van uitgaan dat de kapitein tekeningsbevoegdheid heeft. Degenen genoemd in artikel 8.5.2.49 tweede lid worden jegens opvolgende houders van het cognossement gebonden, zonder mogelijkheid van tegenbewijs. Uitsluitend jegens de eerste houder is tegenbewijs toegestaan. Hetzelfde geldt indien de kapitein de grenzen van zijn bevoegdheid heeft overschreden door een ander bevoegdheid te geven namens hem het cognossement te ondertekenen.

2. Op grond van artikel 8.4.2.19 tweede lid bindt de kapitein bij overschrijding van zijn bevoegdheid eveneens zichzelf.

Vierde lid. Een groot deel van de "Kapiteincognossementen" worden (a) niet door de kapitein zelf, doch namens de kapitein getekend. Het onderhavige lid verbindt aan het onbevoegd namens de kapitein ondertekenen van cognossementen dezelfde gevolgen als aan het onbevoegd tekenen door de kapitein zelf. Het risico rust op degenen die ingevolge het tweede lid van artikel 8.5.2.49 door het handelen van de

kapitein zelf worden gevonden (b) daar de kapitein het veelal in zijn macht heeft ongevogde (c) ondertekening namens hem te voorkomen (Sjollema p. 58, Scheepsraad)⁵²².

À première vue, l'intéressé à la marchandise est assuré d'une bonne protection en vertu de la réglementation dépeinte ci-dessus. Lors d'un transport sous un connaissement de capitaine – c'est-à-dire un connaissement signé par ou pour le capitaine – en principe, non seulement le transporteur contractuel est lié, mais également le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement coque nue, le dernier affréteur coque nue.

Ceci peut, en premier lieu, être expliqué sur la base de la règle – qui n'est cependant reprise nulle part dans le Livre 8 NBW – selon laquelle les faits du capitaine sont contraignants pour l'armateur ou pour l'affréteur coque nue⁵²³. Smeele fait cependant remarquer que, dans la pratique, il arrive souvent que le capitaine signe explicitement le connaissement au nom du transporteur contractuel et *non pas* au nom de l'armateur ou de l'affréteur coque nue. S'il ressort clairement de la signature que le capitaine a agi pour le compte du transporteur contractuel, alors, selon Smeele, « dient aan de contractuele werkelijkheid gevolg gegeven te worden en is er voor een daarmee strijdige fictie die resulteert in de gebondenheid van de reder/rompbevrachter als werkgever van de kapitein geen plaats »⁵²⁴.

Une deuxième justification possible de la règle décrite est à trouver dans l'intérêt du porteur du connaissement d'avoir, en vue d'une action de marchandises sous connaissement, non seulement un débiteur facilement reconnaissable, mais surtout un débiteur solvable et facilement traçable. Dans une telle perspective, la règle légale protège, selon Smeele, « eenzijdig de vermogensbelangen van de handel [...] ten nadele van die van de scheepvaart »⁵²⁵. L'aspiration du législateur va cependant encore plus loin que le droit de recours particulier et privilégié sur le navire transporteur, repris dans l'article 8:217 NBW, et examiné ailleurs⁵²⁶, même au cas où le débiteur n'est pas le propriétaire du navire. Quoi qu'il en soit, selon Smeele, l'intention de fournir au porteur du connaissement un débiteur solvable et facilement traçable ne peut, elle non plus, fournir de justification suffisante. En effet, en cas d'affrètement coque nue, l'intéressé à la marchandise ne peut *pas* se retourner contre les propriétaires de navire que l'on retrouve par le biais des registres de navires et les P & I Clubs, mais uniquement contre l'affréteur coque nue, ce qui oblige le demandeur à se plonger dans des relations contractuelles qui lui sont inconnues, et entraîne une insécurité juridique⁵²⁷.

⁵²² PG Boek 8 NBW, 492-493.

⁵²³ Smeele, 119.

⁵²⁴ Smeele, 120.

⁵²⁵ Smeele, 121.

⁵²⁶ Voir *infra*, n° 4.248.

⁵²⁷ Smeele fait à ce sujet les remarques suivantes:

Maar ook het oogmerk om de cognossemthouder een solvante en gemakkelijk traceerbare debiteur te verschaffen kan art. 8:461-2 BW niet verklaren. Van al de schakels in de exploitatieketen van het schip is het de reder, die als scheepseigenaar op voorhand de meeste zekerheid van solvabiliteit biedt en die ook het gemakkelijkst traceerbaar is door middel van scheepsregisters en P&I Clubs. Voor de overige betrokkenen bij de uitbating van het schip geldt daarentegen dat het ten aanzien van de verhaalbaarheid en vindbaarheid kan vriezen en dooien. Als er dus al iemand zinnig als wettelijke debiteur van de cognossemthouder zou moeten worden aangewezen, dan is het wel de reder. Daar is het echter mee in strijd dat de wettelijke gebondenheid uit het kapiteinscognossement geen verband houdt met de eigendom van het schip, maar juist met de zeggenschap over de kapitein. Anders gezegd, art. 8:461-2 BW legt de wettelijke gebondenheid op de reder als werkgever van de kapitein en niet in zijn hoedanigheid van reder. Dit blijkt hieruit dat de gebondenheid uit het kapiteinscognossement overgaat van de reder op de rompbevrachter wanneer het schip in rompbevrachting wordt gegeven. Ook de parlementaire geschiedenis laat hier geen twijfel over bestaan. Had SJOLLEMA er nog voor gepleit om de reder als scheepseigenaar debiteur te laten zijn voor de vordering uit het kapiteinscognossement, de regeringscommissaris wees dit resoluut van de hand omdat deze afwijking van het gemene recht te groot zou zijn. Mijns inziens is de regel in art. 8:461-2 BW in twee opzichten ongelukkig. Zoals hierboven reeds uiteengezet, gaat zij te ver waar zij ook in die gevallen, dat de kapitein kenbaar voor de contractuele vervoerder handelde, een gezamenlijke gebondenheid van de contractuele vervoerder met de reder/rompbevrachter schept. Dan

Pour critiquable qu'elle soit, la réglementation néerlandaise en vigueur implique que le propriétaire de navire, autrement qu'en Belgique, n'est pas tenu du bon déroulement d'un transport sous connaissement dans une situation d'affrètement coque nue.

Dans un essai personnel de réglementation alternative, Smeele propose de ne retenir l'armateur-propriétaire comme transporteur qu'au cas où le connaissement signé par ou pour le capitaine ne mentionne pas clairement le nom du transporteur et la place de son siège principal et ne permet pas de constater pour qui il a été signé; cette règle ne vaudrait, d'autre part, qu'à l'encontre d'un tiers-porteur de bonne foi⁵²⁸. Par ailleurs, cette règle reste également d'application dans une situation d'affrètement coque nue⁵²⁹. Smeele propose également de réduire les dangers découlant, pour le pseudo-transporteur, de l'article 8:462.4 NBW en cas de signature d'un connaissement « for the master » par quelqu'un d'incompétent ou de façon frauduleuse⁵³⁰.

4.248. Les réglementations légales de responsabilité étudiées ci-dessus sont indépendantes du recours et des privilèges des créances sur un navire. Le recours sur le navire doit être distingué des privilèges des créances, même si, dans bien des cas, le recours ira de pair avec un privilège⁵³¹. Le régime néerlandais des privilèges maritimes⁵³² et celui de la saisie conservatoire et exécutoire⁵³³ sont exposés ailleurs.

La réglementation reprise dans l'article 8:360 NBW décrite ci-dessus concernant la responsabilité de l'armateur concerne – tout comme l'article 46 de la Loi Maritime belge – des créances pour lesquelles ce dernier est responsable avec tout son patrimoine⁵³⁴.

Concernant le recours de créances sur le navire litigieux, les dispositions de lois spécifiques reprises ci-dessous sont applicables aux Pays-Bas alors qu'aucune disposition explicite homologue ne se retrouve dans la Loi Maritime belge:

Artikel 216

De vorderingen genoemd in artikel 211⁵³⁵, doen een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een

wordt zonder rechtsgrond "vertrouwen" beschermd dat nooit in redelijkheid heeft kunnen ontstaan. Aan de andere kant schiet art. 8:461-2 BW tekort nu het de cognossementhouder in geval van een "anoniem" kapiteinscognossement niet de waarborg van een vorderingsrecht tegen de reder verschaft, maar hem slechts een actie tegen de werkgever van de kapitein geeft. Hoewel de reder vaak beide eigenschappen in zich zal verenigen, betekent de mogelijkheid dat het schip in romp- of zelfs onderrompbevrachting zou kunnen varen een voortdurende bron van onzekerheid, die de cognossementhouder ertoe dwingt om zich te verdiepen in de contractuele verhoudingen tussen derden, namelijk de exploitatieketen met betrekking tot het schip. Dit is onwenselijk (Smeele, 121-122).

⁵²⁸ Voir Smeele, 145.

⁵²⁹ Smeele, 147.

⁵³⁰ Voir à ce sujet plus amplement Smeele, 140-144.

⁵³¹ Voir à ce sujet en particulier Claringbould, M.H., « Over voorrechten en verhaalbaarheid », in van Beelen, A. e.a., *Vergelijkend zeerecht. Een bundeling van ter ere van Prof. Mr. R.E. Japikse op 18 februari 1994 gehouden voordrachten*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 93-112.

⁵³² Voir Livre bleu 3.

⁵³³ Voir Livre bleu 10.

⁵³⁴ Compar. Cleton, 80.

⁵³⁵ Cette disposition s'énonce comme suit:

Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens artikel 210, op een zeeschip bevoorrecht:
a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;

bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder, tenzij aan deze de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.

Artikel 217

1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen genoemd in artikel 211⁵³⁶, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen genoemd in de artikelen 222⁵³⁷ en 832⁵³⁸ en na de vordering van de pandhouder, zijn op een zeeschip, waaronder voor de toepassing van dit artikel niet is te verstaan een zeeschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:

a. de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen, die de reder of een rompbekracht binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van artikel 461⁵³⁹ gelezen met artikel 462⁵⁴⁰ of artikel 943⁵⁴¹ gelezen met artikel 944 als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;

b. de vorderingen, die uit hoofde van afdeling 1 van titel 6 op de reder rusten;

c. de vorderingen, genoemd in artikel 752⁵⁴² voor zover zij op de reder rusten.

[...]

Artikel 218

Na de vorderingen genoemd in artikel 217 zijn de vorderingen genoemd in de artikelen 284 en 285 van Boek 3⁵⁴³, voor zover zij dit niet zijn op grond van enig ander artikel van deze titel, op een zeeschip bij voorrang verhaalbaar.

b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de kapitein of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd;

c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarij-grosse;

d. de vorderingen ter zake van havengelden en maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden, met dien verstande dat dit voorrecht vervalt doordat het schip een nieuwe reis aanvangt.

⁵³⁶ Voir la précédente note de bas de page.

⁵³⁷ Cette disposition s'énonce comme suit:

1. Op zaken aan boord van een zeeschip zijn de vorderingen ter zake van hulpverlening en van een bijdrage van die zaken in avarij-grosse bevoorrecht. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in de artikelen 210, 211, 221, 820, 821 en 831, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

2. Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 of artikel 951 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door artikel 489 of artikel 954 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in het eerste lid en in de artikelen 204 en 794, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

⁵³⁸ Cette disposition s'énonce comme suit:

1. Op zaken aan boord van een binnenschip zijn de vorderingen ter zake van hulpverlening en van een bijdrage van die zaken in avarij-grosse bevoorrecht. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in de artikelen 210, 211, 221, 820, 821 en 831, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

2. Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 of artikel 951 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door artikel 489 of artikel 954 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in het eerste lid en in de artikelen 204 en 794, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

⁵³⁹ Voir le texte de loi *supra*, n° 4.247.

⁵⁴⁰ Voir le texte de loi *supra*, n° 4.247.

⁵⁴¹ Cette disposition est dépendante de l'art. 462 pour la navigation intérieure.

⁵⁴² Voir le texte de loi *infra*, n° 4.465.

⁵⁴³ L'article 3: 284 NBW indique:

1. Een vordering tot voldoening van kosten, tot behoud van een goed gemaakt, is bevoorrecht op het goed dat aldus is behouden.

L'article 216 cité ci-dessus concerne les créances en rapport avec les frais de garde après saisie, les privilèges sociaux et les créances en rapport avec l'assistance et l'avarie commune qui prévalent sur l'hypothèque. L'article 217 concerne, entre autres, les créances en rapport avec le transport sous connaissance et l'abordage. Nonobstant le fait que le propriétaire de navire peut n'avoir joué aucun rôle lors de la survenance de pareilles créances, celles-ci sont malgré tout recouvrables sur le navire⁵⁴⁴. Dans le Mémoire Schadee, il est mentionné à cet égard:

Naast de op de reder drukkende vorderingen is op het schip bij voorrang verhaalbaar de vordering uit vervoerovereenkomst, die tengevolge van het feit, dat de kapitein het cognossement tekende, op de rompbevrachter (de figuur, die analoog is aan de huidige „reder”) rust (lid 1 onder d). Ook onder vigeur van de artikelen 318q en 318r W.v.K. bestaat een dergelijk verbaalsrecht. Het is van zeer groot belang voor de cognossementhouder, die er de mogelijkheid aan ontleent het schip in beslag te nemen – of althans met dergelijk beslag te dreigen – ten einde op die wijze zekerheid te krijgen voor een eventuele vergoeding voor aan zijn lading opgekomen schade en aan de weet te komen, wie hij als vervoerder onder het cognossement moet beschouwen (zie bij artikel 8.5.2.49⁵⁴⁵)⁵⁴⁶.

Le droit de recours particulier des créances de marchandises existe dès lors également dans le cas où le navire n'appartient pas au patrimoine du débiteur de la créance. Avant l'instauration du Livre 8 NBW, seules les créances à l'encontre du propriétaire de navire et de l'armateur « à l'ancienne » pouvaient être répercutées sur le navire et non pas celles à l'encontre du simple affrèteur. L'armateur « à l'ancienne » était cependant bel et bien tenu, de façon solidaire, avec l'affrèteur sur base d'un connaissance de capitaine, de sorte que, pour une créance provenant d'une telle situation, il était également toujours possible d'exercer un recours sur le navire. Les créances sur la base de simples connaissances à l'encontre de l'affrèteur n'étaient cependant, quant à elles, pas recouvrables sur le navire. L'article 8:217 NBW cité ci-dessus a apporté des changements à cette situation, sans que cela ne soit, selon Smeele, convenablement motivé. Dans sa thèse, cet auteur émet de sérieuses critiques:

Deze ondoordachte stap van de wetgever valt te betreuren. Doordat de eis is komen te vervallen, dat een vordering uit cognossement pas verhaalbaar is op het schip, wanneer enig toedoen, zij het ondertekening of volmachtverlening, van de kapitein kan worden aangetoond, verliest de scheepseigenaar elke mogelijkheid van controle over de verplichtingen die worden aangegaan door derden en waarvoor zijn schip verhaalbaar is. De nachtmerrie-achtige situaties waartoe dit aanleiding kan geven worden geïllustreerd door het navolgende vooralsnog verzonnen voorbeeld:

2. De schuldeiser kan de vordering op het goed verhalen, zonder dat hem rechten van derden op dit goed kunnen worden tegengeworpen, tenzij deze rechten na het maken van de kosten tot behoud zijn verkregen. Een na het maken van die kosten overeenkomstig artikel 237 gevestigd pandrecht kan slechts aan de schuldeiser worden tegengeworpen, indien de zaak of het toonderpapier in de macht van de pandhouder of een derde is gebracht. Een na het maken van die kosten overeenkomstig artikel 90 verkregen recht kan slechts aan de schuldeiser worden tegengeworpen, indien tevens aan de eisen van lid 2 van dat artikel is voldaan.

3. Het voorrecht heeft voorrang boven alle andere voorrechten, tenzij de vorderingen waaraan deze andere voorrechten zijn verbonden, na het maken van de kosten tot behoud zijn ontstaan.

L'article 285 stipule:

1. Hij die uit hoofde van een overeenkomst tot aanneming van werk een vordering wegens bearbeiting van een zaak heeft, is deswege op die zaak bevoorrecht, mits hij persoonlijk aan de uitvoering van in de uitoefening van zijn bedrijf aangenomen werk pleegt deel te nemen dan wel een vennootschap of een rechtspersoon is, waarvan een of meer beherende vennoten of bestuurders dit plegen te doen. Het voorrecht vervalt na verloop van twee jaren sedert het ontstaan van de vordering.

2. Het voorrecht heeft voorrang boven een overeenkomstig artikel 237 op de zaak gevestigd pandrecht, tenzij dit recht eerst na het ontstaan van de bevoorrechte vordering is gevestigd en de zaak in de macht van de pandhouder of een derde is gebracht.

⁵⁴⁴ Voir e.a. également van der Velde, 154-155.

⁵⁴⁵ Cette disposition correspond actuellement à l'art. 8:461 NBW.

⁵⁴⁶ PG Boek 8 NBW, 288-289.

Stel dat een in Nederland gevestigde importfirma X bij een in het Verre Oosten gevestigde leverancier Y een drietal containers met dure electronica bestelt, job en betaling tegen documenten. In een frauduleus opzette spreken X en Y af dat Y slechts beschadigde rommel zal leveren tegen een passende prijs van X, maar met een uitvoerige factuur. X contracteert voor het vervoer met Z, die als NVOCC zijn eigen cognossementen uitgeeft, "said to contain" gevolgd door de goederenomschrijving uit de factuur. Z op zijn beurt gaat als afzender een vervoerovereenkomst aan met R&B, die een lijndienst tussen het Verre Oosten en Rotterdam onderhoudt. Z vraagt en krijgt tegen afgifte van de drie containers kapiteinscognossementen van R&B. Wanneer de containers in Rotterdam aankomen, laat Z de containers in ontvangst nemen door ontvangstexpediteur Z-1, die op zijn beurt de containers afgeeft tegen Z's eigen cognossementen. Na de schade aan de zaken in de containers te hebben vastgesteld, stelt X een vordering in voor de Rotterdamse rechtbank tegen Z, die verstek laat gaan. Eenmaal in het bezit van een executoriale titel verhaalt X de – onbeperkt toegewezen ladingvordering – ex art. 8:217 j° 8:461 BW op het eerstvolgende schip van R&B Lines dat de haven van Rotterdam aandoet. Zonder ook maar de kans te hebben gehad tot het voeren van een inhoudelijk verweer tegen de vordering, wordt de reder uitgewonnen voor de ladingvordering tegen Z. Slechts door de kwade trom of de fraude van X aan te tonen kan R&B misschien nog ontkomen aan de uitwinning van zijn schip. Een weinig aanlokkelijk perspectief.

Het voorgaande voorbeeld toont mijns inziens duidelijk aan dat de veruiming van het verhaal van cognossementvorderingen op het schip een zeer onwenselijke ja zelfs een onhoudbare situatie heeft doen ontstaan. Het is daarom te hopen dat de wetgever niet zal wachten tot het eerste kalf is verdronken en zo spoedig mogelijk de oude situatie in ere herstelt⁵⁴⁷.

4.249. Van der Velde estime également que l'article 8:217 NBW ne traite pas de manière raisonnable le propriétaire de navire:

Mijns inziens zou de vraag of het gerechtvaardigd is dat een vordering uit een vervoerovereenkomst jegens een ander dan de scheepseigenaar verhaalbaar is op het schip samen moeten hangen met de vraag of de reder op enigerlei wijze betrokken was bij dat vervoer. Indien sprake is van een kapiteinscognossement is de reder vaak wel betrokken bij het vervoer. Indien de eigenaar het cognossement zelf heeft ondertekend, spreekt zijn betrokkenheid voor zich. Ook in de situatie dat de rompbewrachter het cognossement heeft ondertekend, is de scheepseigenaar mijns inziens nog nauw genoeg betrokken om vorderingen uit vervoer onder cognossement op zijn schip verhaalbaar te doen zijn. De scheepseigenaar weet immers met wie hij een rompbewrachtigingsovereenkomst heeft gesloten en weet ook dat deze rompbewrachter vervoerovereenkomsten zal gaan sluiten, waar eventueel vorderingen uit kunnen voortvloeien. Voor kapiteinscognossementen geldt naar mijn mening hetzelfde. Indien de kapitein door de scheepseigenaar is aangesteld, spreekt de betrokkenheid van de scheepseigenaar bij vorderingen uit vervoer onder het door de kapitein getekende cognossement voor zich. Indien de rompbewrachter de kapitein heeft aangesteld, bestaat de betrokkenheid van de scheepseigenaar uit het feit dat de scheepseigenaar de rompbewrachter zelf heeft uitgezocht. Anders is de situatie waarin geen sprake is van een kapiteinscognossement. De balans tussen de belangen van de ladingbelanghebbenden en de belangen van de scheepseigenaar is in die gevallen mijns inziens teveel in het belang van de ladingbelanghebbenden doorgeschoten. Bij niet-kapiteinscognossementen heeft de scheepseigenaar vaak geen enkele band meer met het vervoer onder cognossement. Indien daaruit een vordering voortvloeit, is het daarom niet gerechtvaardigd om die vordering op het schip te kunnen verhalen. Het belang van de scheepseigenaar dient in die gevallen beter te worden beschermd. Vorderingen uit vervoer onder cognossement waarbij de scheepseigenaar geen enkele rol heeft gespeeld, dienen niet verhaalbaar te zijn op het schip. Het tweede deel van de eerste zin van art. 217 lid 1 onder a zou daartoe als volgt kunnen worden aangepast:

⁵⁴⁷ Smeele, 99-100.

‘alsmede de vorderingen die voortvloeien uit vervoer onder cognossement die kunnen worden geldend gemaakt jegens de reder of rompbefrachter die het cognossement ondertekende of voor wie de kapitein het cognossement ondertekende’

Door de voorgestelde wijziging van art. 8:217 is verhaal op het schip voor vorderingen uit een vervoerovereenkomst onder cognossement alleen nog mogelijk voor die vorderingen waarbij de reder op enigerlei wijze betrokken is geweest. Op deze wijze kan de reder niet overvallen worden door verhaal op zijn schip voor een vordering uit een overeenkomst waar hij geen weet van had⁵⁴⁸.

Il convient de signaler à cet égard que l'article 8:217 NBW en question, suite à la jurisprudence du Hoge Raad, n'est que rarement appliqué. Une créance n'est estimée ne pouvoir être recouvrée sur un navire de mer que lorsque c'est le cas aussi bien selon la *lex causae* que selon la *lex registrationis*. La protection de droit matériel élaborée par le législateur néerlandais pour la partie intéressée à la marchandise se trouve vidée de sa substance en raison des règles de renvoi du DPI⁵⁴⁹.

4.250. Il est intéressant de voir enfin comment Flach met en rapport, les unes avec les autres, toutes les réglementations légales analysées ci-dessus:

Gewezen is al op de samenhang tussen de scheepsvoorrechten en het systeem waarbij de wet de aansprakelijkheid centreert rond, en kanaliseert naar, (de eigenaar van) het schip. Omdat in boek 8 BW het schip bij gebreke van rechtspersoonlijkheid niet zelfstandig schuldenaar kan zijn, is aan de gedachte om het schip centrum te maken van verplichtingen die uit het scheepsbedrijf voortvloeien, vorm gegeven door een persoonlijke centrale aansprakelijkheid van de eigenaar in combinatie met (of, in de binnenvaart, als enige) de constructie van het schip als bijzonder verhaalsobject voor de schuldeisers.

Waar het gaat om de verhouding tussen de schuldeiser die een beroep kan doen op een voorrecht en de eigenaar op wiens goed het voorrecht en het daarmee verbonden verhaalsrecht rust zonder dat hij persoonlijk aansprakelijk is, zou dit ook verklaard kunnen worden in termen van een krachtens de wet beperkte risicoaansprakelijkheid⁵⁵⁰. De term ‘in rem aansprakelijkheid’ drukt dit mooi uit. Toch is deze terminologie misleidend. Het gaat niet om een persoonlijke aansprakelijkheid. De derde-eigenaar staat ‘enkel’ met zijn eigendom in voor de schulden die de gebruiker of rechtsvoorganger door zijn handelen heeft doen ontstaan. Het is vergelijkbaar met een risicoaansprakelijkheid verbonden aan de kwaliteit van eigenaar, maar gaat minder ver. Dogmatisch loopt de lijn via het verhaalsrecht en de uitwinbaarheid. De Nederlandse term ‘verbaalsaansprakelijkheid’ drukt onvoldoende uit dat de persoonlijke aansprakelijkheid bij een ander dan de eigenaar ligt⁵⁵¹. Verbaalsaansprakelijkheid en centrale persoonlijke aansprakelijkheid hebben gemeen dat ze beide de (verbaals)aansprakelijkheid kanaliseren naar het schip. Zowel de voorrechten als centrale (mede)aansprakelijkheid versterken de positie van de schuldeiser. Op verschillende manieren werken ze op elkaar in. In het merendeel van de gevallen

⁵⁴⁸ Van der Velde, 174-175.

⁵⁴⁹ Voir, de manière détaillée et critique, Van der Velde, 159 et ss.

⁵⁵⁰

Verbaalsaansprakelijkheid voor schulden van derden bestaat in boek 8 BW als het gaat om (1) de rompbefrachter van een zeeschip bindende arbeids-, vervoers-, rompbefrachtings- en gebruiksovereenkomsten anders dan voor vervoer (2) de rompbefrachter bindende rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen of houden van een zeeschip waarbij de wederpartij, kort gezegd, niet te goeder trouw was (3) de scheepshuurkoper, tijd-, reis- of rompbefrachter bindende rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen of houden van een binnenschip (4) ladingschadevorderingen van cognossementshouders op een vervoerder onder cognossement in de zin van de wet die niet de eigenaar van een zee- of binnenschip is (5) tijd- of reisbefrachters en ‘exploitanten’ bindende arbeidsovereenkomsten (6) op rechtsvoorgangers van de eigenaar rustende verplichtingen die de tegenhanger zijn van een boven hypotheek bevoorrechte vordering of die uit aanvaring voortvloeien (note de bas de page dans l'original).

⁵⁵¹

De Duitse term ‘Fremdschuldhaftung’ drukt dit beter uit. ‘Verbaalsaansprakelijkheid zonder schuld’ of ‘zelfstandige verbaalsaansprakelijkheid’ is een andere mogelijkheid, maar doet onvoldoende uitkomen dat de afwezigheid van schuld die van de eigenaar zelf is (note de bas de page dans l'original).

cumuleren hoofdelijke aansprakelijkheid en voorrecht ex artikel 8:217 en 8:827 BW. Dat is het geval bij de rompbevrachter bindende rechtshandelingen die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van een zeeschip (art. 8:360 lid 1 BW), ladingvorderingen tegen een vervoerder onder een cognossement dat door de kapitein is ondertekend (art. 8:461 en 8:943 BW), vorderingen terzake van schade door aanvaring (art. 8:544 en 8:1005 BW) of gevaarlijke stoffen (art. 8:623 en 8:1033 BW), bij de verschuldigheid van loodsgelden en verkeersbegeleidingstarief (art. 15 en 15c Scheepvaartverkeerswet) en van kade- en havengelden (plaatselijke verordeningen). In deze gevallen is de betekenis van het voorrecht gelegen in het voorrangrecht en, bij aanvaring, in de bescherming tegen overdracht.

Bij vorderingen terzake van hulpverlening en averij-grosse lopen hoofdelijke aansprakelijkheid en voorrecht ex artikel 8:211 en 8:821 BW samen. Ook bij arbeidsovereenkomsten zal dat doorgaans het geval zijn wanneer het om zeeschepen gaat (art. 309K, 396K, 375 e.v. K en 406K). In deze gevallen is de betekenis van het voorrecht eveneens gelegen in het voorrangrecht, thans in rang boven hypotheek, en bescherming tegen overdracht.

Aanvullende bescherming bieden de voorrechten waar de bescherming van artikel 8:360 BW ontbreekt. Hoofdelijke aansprakelijkheid van de reder ontbreekt waar het gaat om de rompbevrachter bindende overeenkomsten strekkende tot vervoer en het ter beschikking stellen van het zeeschip als bedoeld in afd. 8.5.4 en 8.10.4 (art. 8:360 lid 3 BW). Hetzelfde geldt in de gevallen waarin de schuldeiser kenbaar is gemaakt dat de rompbevrachter de reder niet vermag te binden of wanneer hij wist of behoorde te weten dat de rechtshandeling niet strekte tot het in bedrijf brengen of houden van het zeeschip (art. 8:360 lid 2 BW). Hetzelfde geldt waar een ladingbelanghebbende een schadevordering heeft tegen een vervoerder onder cognossement die niet is de eigenaar van het schip. Hoewel de eigenaar niet zelf aangesproken kan worden, is op grond van de voorrechten wel verbaal op diens schip, zonodig bij voorrang, mogelijk. Hier is de betekenis van het voorrecht vooral gelegen in het bijzondere verbaalsrecht of, vanuit de eigenaar bezien, diens verbaalsaansprakelijkheid met het schip⁵⁵².

4.251. Pour conclure, on peut tout d'abord constater que la réglementation de la responsabilité du propriétaire de navire a également provoqué des controverses aux Pays-Bas, tant lors de la préparation du Livre 8 NBW que par la suite, lors de l'explication et de l'évaluation de celui-ci. Même si, selon certains commentateurs néerlandais, la responsabilité pesant sur le propriétaire est trop lourde, on se doit de constater qu'elle est, de toute façon, plus légère qu'en droit belge.

Tout d'abord, le propriétaire de navire n'est solidairement responsable qu'avec l'affrèteur coque nue et, de plus, seulement dans des cas décrits de manière limitative. Une obligation solidaire du propriétaire avec d'autres sortes d'affrêteurs a été délibérément exclue lors de la préparation du Code néerlandais.

En ce qui concerne spécifiquement le transport sous connaissance, et en cas d'émission d'un connaissance de capitaine, soit le propriétaire de navire soit, en cas d'affrètement coque nue, l'affrèteur coque nue seront tenus solidairement, particulièrement avec le transporteur contractuel. Cette règle ne vaut pas lorsque le connaissance n'est pas signé par ou pour le capitaine.

D'autre part, le navire est bel et bien un objet de recours pour les créanciers sous connaissance. Contrairement à la législation belge, la législation néerlandaise règle bien expressément le recours sur le navire. La protection de droit matériel élaboré par le législateur néerlandais en faveur de la partie intéressée à la marchandise est cependant affaiblie par les règles de renvoi applicables du DIP.

⁵⁵² Flach, 28-30.

4.252. Les réglementations de responsabilité dans d'autres pays ne présentent, en vérité, que des variations sur les thèmes qui ont été abordés ci-dessus. Il paraît de toute façon difficile de trouver un autre système juridique dans lequel la responsabilité du propriétaire de navire est accentuée de façon aussi aiguë qu'en Belgique.

4.253. Le *Codice della navigazione* italien stipule par exemple:

Articolo 274 – Responsabilità dell'armatore.

L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

Comme indiqué plus haut⁵⁵³, l'*armatore* est celui qui fait usage du navire et cette qualité doit ressortir d'une déclaration faite publiquement. Le droit italien concentre dès lors les relations juridiques découlant de l'exploitation maritime dans la figure de l'armateur, plutôt que dans celle du propriétaire de navire⁵⁵⁴, et ce afin de réaliser un partage de risques économiques⁵⁵⁵. Mais en raison de l'exercice des privilèges maritimes, le propriétaire n'est pas toujours amené à rester hors du coup⁵⁵⁶. La disposition citée n'empêche pas, d'autre part, l'armateur d'encourir une responsabilité sur la base du droit commun de la responsabilité⁵⁵⁷.

Un connaissance signé par le capitaine ou un agent de navire est en principe attribuable à l'armateur⁵⁵⁸. Une action extracontractuelle contre l'armateur n'est apparemment pas exclue⁵⁵⁹.

4.254. Le code maritime norvégien dispose entre autres:

Section 151 Vicarious Liability of the Reder

The reder shall be liable to compensate damage caused in the service by the fault or neglect of the master, crew, pilot, tug or others performing work in the service of the ship.

A reder who is liable according to the first paragraph may claim compensation for the amount paid from the person who caused the damage. The statutory provisions concerning the right to abate the liability of the tortfeasor in relation to the victim shall however apply correspondingly to the claim of the reder.

Cette disposition implique la responsabilité pour les faits des assistants indépendants (tels les arrimeurs) et leurs préposés, et même pour ceux d'amis qui navigueraient à bord d'un bateau de plaisance ou d'un enfant à qui le père a confié son *speedboat*⁵⁶⁰. L'« armateur » visé est le propriétaire ou l'affréreur coque nue⁵⁶¹.

⁵⁵³ Voir *supra*, n° 4.29.

⁵⁵⁴ Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 95.

⁵⁵⁵ Zunarelli, 54.

⁵⁵⁶ Compar. Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 96.

⁵⁵⁷ Voir Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 99-100.

⁵⁵⁸ Voir plus amplement Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 276.

⁵⁵⁹ Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 531, n° 348.

⁵⁶⁰ Falkanger-Bull-Brautaset, 175-176.

⁵⁶¹ Voir *supra*, n° 4.29.

4.255. Des pays comme le Canada⁵⁶², les États-Unis⁵⁶³ et l'Afrique du Sud⁵⁶⁴ connaissent également l'action *in rem*, même si elle est développée de façon différente qu'en Angleterre.

En ce qui concerne le Canada, on constate que la saisie de navires n'est pas possible lorsque l'affrèteur coque nue est responsable *in personam* pour la dette en question. Le Canada n'est pas lié par la Convention de saisie de navires de 1952⁵⁶⁵.

En ce qui concerne l'obligation du propriétaire de navire et/ou de l'affrèteur en cas de transport sous connaissance, l'on retrouve dans la jurisprudence des États-Unis une casuistique abondante que nous ne traiterons pas ici mais dont on peut retenir qu'il advient que le propriétaire de navire soit considéré comme co-obligé par un connaissance d'affrèteur signé « for the master »⁵⁶⁶ et qu'un connaissance de capitaine lie l'affrèteur coque nue en cas d'affrètement coque nue, mais ne lie pas le propriétaire de navire⁵⁶⁷.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

4.256. En ce qui concerne le sort à réserver à la responsabilité du propriétaire de navire, fixée dans l'article 46 de la Loi Maritime, des points de vue divergents sont apparus lors de la première consultation, comme on pouvait le prévoir.

4.257. La Cour d'Appel d'Anvers a posé un certain nombre de questions en rapport avec la réglementation belge actuelle mais n'a pas pris position concernant le fait de savoir si l'article 46 de la Loi Maritime devait être modifié. L'insertion de l'action *in rem* dans la législation belge était rejetée sous le motif que la réglementation de la responsabilité ne peut être confondue avec la désignation d'un objet de recours pour des créances maritimes.

4.258. Au sein de l'ABDM, différents experts – représentant essentiellement les intérêts cargaison et leurs assureurs – ont estimé que l'article 46 de la Loi Maritime devait être maintenu. Ils argumentaient que la réglementation actuelle accordait une protection aux tiers qui ne connaissent que le navire ainsi qu'aux fournisseurs de marchandises et de services. Ils établissaient un parallèle avec l'action anglaise *in rem*.

A l'opposé, d'autres ont soutenu que le droit belge actuel était extrême, dès lors que le propriétaire enregistré peut être rendu responsable pour des obligations que le capitaine a expressément contractées pour une autre partie, comme un affrèteur au voyage qui n'a contracté qu'avec un affrèteur à temps. Une telle fiction n'existerait pas dans d'autres pays et rend la Belgique peu attrayante comme cluster maritime.

L'alternative consistant à rattacher la responsabilité du propriétaire de navire à l'existence d'une créance maritime a trouvé peu de soutien au sein de l'ABDM. Le rapport de la sous-commission 4 indique:

⁵⁶² Voir e.a. Gold-Chircop-Kindred, 760 et ss.

⁵⁶³ Voir en particulier Supplemental Rule C van de *Federal Rules of Civil Procedure* et aussi e.a. Schoenbaum I, 526; Tetley MCC I, 572-574; à propos de la théorie de la personnification du bateau, voir l'analyse connue et impitoyable dans Gilmore-Black, en particulier 589-594.

⁵⁶⁴ Voir e.a. Hare, 31-36.

⁵⁶⁵ Gold-Chircop-Kindred, 762-763.

⁵⁶⁶ Voir Tetley MCC I, 581-582 mais aussi 585-586, et les références.

⁵⁶⁷ Voir e.a. Tetley MCC I, 569-570 et les références.

Het debat heeft zich dan verlegd naar de wenselijkheid om volledig naast de reeds bestaande zekerheidsfunctie gegeven door de 1952 Beslagconventie, in het Belgische materiële recht een direct vorderingsrecht te geven tegen de scheepseigenaar aan houders van een maritieme vordering, of zo men wenst te beperken tot de Zeeschepen, een zeevordering. De eerste vraag uiteraard zijnde: wat is dan een maritieme vordering. De Sub-commissie is ervan uitgegaan dat de expertencommissie aldaar enkel kan en mag bedoeld hebben een minimale lijst zoals voorzien in de 1952 Beslagconventie. Deze lijst als een minimale lijst van zeevorderingen beschouwd zijnde. Een lid van de Commissie stelde onomwonden dat er geen enkele noodzaak is het vorderingsrecht te beperken tot maritieme vorderingen. Elke vordering die betrekking heeft op het schip moet kunnen leiden tot een vordering tegen dat schip. Daarmee wordt dan bedoeld een vordering tegen de eigenaar van dat schip doch beperkt tot zijn schip. Geen limitatieve lijst van vorderingen dus voor een direct vorderingsrecht op (de eigenaar) van het zeeschip. Enkele voorwaarde zijnde dat de vordering betrekking heeft op het schip. Zo legt men de risico's van de scheepsexploïtatie bij diegene die de geneugtes van die exploitatie draagt en de mogelijkheid heeft zich daadwerkelijk contractueel in te dekken bij diegenen aan wie hij de exploitatie overdraagt. Dit laatste is voor de leveranciers van waren of diensten aan het geëxploiteerde schip in de praktijk onmogelijk.

Protest van bepaalde leden van de Sub-commissie werd genoteerd. Deze vonden dit te vergaand. Er werd zo gewezen op de relativiteit der overeenkomsten: waarom daarvan afwijken ?

Daar werd op gerepliceerd dat in de huidige realiteit de toepassing van de 1952 Beslagconventie ertoe leidt dat in werkelijkheid van die relativiteit van overeenkomsten wordt afgeweken. De houder van een vordering kan die vordering vergoed zien door beslag te leggen op een zaak die niet tot zijn debiteur behoort⁵⁶⁸.

Un élément intéressant de ces considérations réside dans la suggestion de limiter l'action contre le propriétaire de navire au navire en tant qu'objet de recours. Elle reflète le caractère équivoque de la doctrine en vigueur de la responsabilité « réelle » du propriétaire de navire: d'une part, la propriété du navire est proclamée comme base juridique et, partant, légitimation de la responsabilité, qui est en ce sens *propter rem*, mais qui est malgré tout personnelle et, (sous réserve de la formation du fonds) sans limitation en termes de recours sur le patrimoine du propriétaire de navire; d'autre part, la responsabilité « réelle » se trouve justifiée parce que le navire doit toujours pouvoir faire office d'objet de recours réservé pour les créanciers – c'est en fait l'ancienne *fortune de mer* (qui prend aujourd'hui la forme de la limitation générale sur la base du tonnage)⁵⁶⁹. Comme la Cour d'appel d'Anvers l'a fait remarquer à juste titre⁵⁷⁰, la (co)responsabilité du propriétaire de navire et la possibilité de recours sur le navire constituent deux notions qu'il faut distinguer.

Au sein de l'ABDM, l'idée a également été lancée que le propriétaire de navire puisse lui-même percer la relativité des conventions. Les cas sont nombreux où le propriétaire de navire est confronté à un dommage provoqué à son navire par des fournisseurs de marchandises ou de services, et où il ne peut se retourner contre celui qui a causé ce dommage, parce que celui-ci intervient sur instruction d'un cocontractant direct ou indirect du propriétaire de navire. L'armateur dont le navire est endommagé (par exemple, lorsque l'arrimeur cause du dommage à la coque du navire) ou dont le moteur est fortement endommagé parce que de mauvais bunkers ont été livrés ou, pire encore, l'armateur d'un navire qui cause une catastrophe écologique parce que les bunkers livrés ont bloqué le moteur, ne peuvent pas se retourner contre le fournisseur de ces marchandises ou de ces services, mais doivent suivre la filière contractuelle, avec pour conséquence que le véritable responsable apparaît souvent être soit en faillite, soit avoir disparu.

⁵⁶⁸ Poelmans, A., *Rapport Commissie 4: Aansprakelijkheid, tussenpersonen en voorvallen ter zee. Antwoord van de BVZ-Subcommissie 4 op de consultatievragen 44-56 en 80-105*, www.zerecht.be, www.droitmaritime.be, 4.

⁵⁶⁹ Compar. déjà *supra*, n° 205.

⁵⁷⁰ Voir *supra*, n°4.257.

Les réactions à la suggestion de laisser le propriétaire de navire se retourner directement contre le débiteur primaire de la créance maritime concernée étaient partagées.

Enfin, au sein de l'ABDM, les conceptions relatives à la responsabilité du propriétaire de navire par rapport au connaissance NVOCC étaient également partagées. Certains proposaient de déclarer par loi le propriétaire de navire toujours responsable. D'autres estimaient cette formule peu réaliste, parce que le propriétaire de navire n'est souvent absolument pas au courant, et estimaient que cette matière devait être traitée à l'échelon international.

4.259. L'URAB estimait qu'une meilleure délimitation de l'article 46 de la Loi Maritime ne valait pas seulement la peine d'être envisagée mais était nécessaire afin de mieux faire coïncider le droit maritime belge et la pratique maritime internationale.

Selon l'URAB, les articles 58⁵⁷¹ et 59⁵⁷² de la Loi Maritime devraient être rayés. L'article 59 repose aujourd'hui sur une fiction et crée une confusion inutile. Dans beaucoup de cas, ce n'est pas le capitaine qui délivre l'accusé de réception, mais bien l'agent. D'autre part, il arrive souvent, surtout dans le trafic de conteneurs, que le chargement prenne si peu de temps qu'il est impossible pour le capitaine de contrôler toutes les marchandises embarquées. L'article 59 de la Loi Maritime belge repose en outre (en ce qui concerne la navigation de ligne) sur une fiction qui ne correspond pas à la pratique internationale: ce n'est pas le capitaine qui émet le B/L mais bien l'agent du transporteur. De plus, l'article 59 de la Loi Maritime part d'une hypothèse que le capitaine est, à tout moment, parfaitement au courant des marchandises qu'il a à bord, ce qui n'est pas le cas.

Comme alternative, l'URAB défendait une distinction entre les créances contractuelles et extracontractuelles, distinction qui n'est pas faite par l'article 46 de la Loi Maritime dans sa version actuelle.

En ce qui concerne la responsabilité extracontractuelle (par exemple, lors d'un abordage ou de dommage provoqué par le navire à un mur de quai), l'URAB suggérait d'instaurer une présomption légale selon laquelle le capitaine serait le préposé du propriétaire enregistré. Un tiers préjudicié est toujours à même de retrouver ce dernier. Le propriétaire enregistré serait dès lors responsable pour le dommage provoqué par une faute extracontractuelle du capitaine.

En ce qui concerne le dommage provenant de l'exécution du contrat de transport, il faut, selon l'URAB, que la filière contractuelle soit suivie et c'est le transporteur contractuel qui doit être la personne potentiellement responsable sur la base du régime des règles de La Haye et de Visby ou de l'article 91. Concernant la combinaison des articles 46 et 59, l'URAB indiquait sans ambages que la fiction selon laquelle le contractant trouverait dans une autre personne que son cocontractant une personne solvable était absurde. Quiconque contracte doit contrôler la solvabilité de son cocontractant. Cela ne peut servir comme argument pour rendre le propriétaire de navire responsable pour des dettes qui sont engagées par une autre personne, avec laquelle le propriétaire enregistré n'a souvent même aucune relation contractuelle. On ne peut pas estimer que le propriétaire de navire doive garantir la bonne exécution du contrat de transport qu'un tiers a conclu avec ce transporteur contractuel. La solution pourrait être telle que les intéressés à la marchandise concluraient, pour ainsi dire, des « contrats de transport assurés », à savoir qu'ils

⁵⁷¹ Cet article stipule ce qui suit:

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

Voir à ce sujet Livre bleu 5.

⁵⁷² Voir le texte *supra*, n° 4.169 et la discussion *supra*, n° 4.191.

concluraient non seulement un contrat de transport, mais également, par l'intermédiaire de leur transporteur, une assurance transport. La pratique démontre cependant que les intéressés à la marchandise ne manifestent aucun intérêt pour cette solution.

L'URAB rejetait, d'autre part, l'option d'imposer au propriétaire de navire une responsabilité sans faute généralisée, entre autres parce que cela encouragerait des sociétés *one ship*, que cela ne serait pas assurable et que cela ne serait pas en concordance avec le régime général contenu dans la Convention LLMC.

4.260. L'ABAM soutenait que l'article 46 de la Loi Maritime, qui règle la responsabilité « réelle » du propriétaire de navire, devait en tous les cas être maintenu. Cette responsabilité réelle procure effectivement une garantie non seulement aux créanciers après une avarie, mais également aux contractants du navire, tels les arrimeurs, les fournisseurs de navires, les fournisseurs de bunkers ainsi qu'aux intéressés aux marchandises, en ce compris les assurés subrogés.

4.261. Le CRMB, l'ARMB et la LMB confirmaient, entre autres, que, dans la pratique, il n'arrivait quasiment jamais qu'un capitaine signe un connaissement.

4.262. L'International Group of P&I Clubs rejetait catégoriquement l'instauration d'une responsabilité objective généralisée, parce qu'elle serait contraire au cadre existant du droit des conventions.

4.263. Dans une réaction personnelle au Livre vert, l'avocat maritime anversois Insel soulignait que l'article 46 de la Loi Maritime était « *werkelijk een hoeksteen van het maritieme gebeuren* » essentiellement parce qu'il contribue à garantir le crédit maritime à court terme. Selon lui, la responsabilité « réelle » du propriétaire de navire correspond à une réelle nécessité économique et sociale, dès lors qu'elle tend à protéger des tiers, tant la victime d'une avarie que les contractants, tels l'arrimeur, le fournisseur de navires ou de bunkers, qui n'ont aucune idée des relations juridiques exactes entre le propriétaire de navire, l'affrèteur, le gérant de navires, etc. et qui livrent des services et des biens aux navires tels quels. La responsabilité réelle est une force du droit maritime belge et présente des similitudes avec l'action *in rem* anglo-saxonne. Sans sa protection, les créanciers deviendraient les victimes de pratiques abusives avec des sociétés boîtes aux lettres et des « *single ship companies* », rendant tout recours illusoire. La responsabilité réelle donne au créancier un débiteur qui peut être identifié facilement et avec certitude. Enfin, l'article 46 n'est pas de droit contraignant, de sorte que les armateurs peuvent convenir d'y déroger.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

4.264. Il apparaît souhaitable, au vu de la critique du système actuel belge de la responsabilité du propriétaire de navire esquissée ci-dessus, de la comparaison avec le droit étranger et des visions exprimées au cours de la première consultation, de réévaluer le régime de droit concerné et, en particulier, de le démystifier et de l'actualiser.

D'un point de vue de droit dogmatique et international, le maintien de la théorie belge actuelle semble n'avoir rien d'une évidence. Les justifications théoriques classiques du système belge en vigueur peuvent être mises en question dans le contexte actuel ou ne livrent au maximum qu'un éclaircissement académique, mais aucune justification susceptible de mettre un terme à toute discussion et qui éliminerait par elle-même toute solution alternative. Une confrontation avec le droit étranger démontre que de nombreuses autres réglementations alternatives – moins extrêmes – sont envisageables et, en particulier, que la justification avancée bien souvent de l'action anglaise *in rem* est difficilement comparable et est, en fait, moins lourde de conséquences que le

régime belge. La première consultation publique a démontré, de son côté, que le droit maritime belge actuel ne bénéficie pas sur ce point d'un appui unanime.

4.265. Lors de la concertation informelle avec le secteur maritime, il a été constaté à plusieurs reprises que certains créanciers estimaient que la coresponsabilité légale du propriétaire de navire ne présentait qu'un intérêt relativement limité. Beaucoup d'entreprises et leurs avocats attachent surtout de l'importance à la possibilité de procéder aisément à une saisie, autrement dit à la possibilité de récupérer les dettes sur le navire. D'autre part, les sauveteurs semblaient attacher davantage d'importance à la responsabilité de l'affréteur coque nue qu'à celle du propriétaire de navire; dans le secteur de la réparation navale, certains ont exprimé le souhait de pouvoir invoquer une (co)responsabilité des gestionnaires techniques du navire (*ship managers*), via lesquels les marchés sont souvent attribués. Quelques rares exemples tout au plus de telles réglementations ont pu être relevés à l'étranger⁵⁷³. Au plan international, il est d'ailleurs suggéré que les registres de la navigation, les banques, les sociétés de classification, les assureurs et les courtiers en navigation devraient pouvoir être intégrés dans le réseau de responsabilité, parce que souvent, ils portent également une responsabilité dans la mise en circulation ou le maintien en circulation de navires *sub-standard*⁵⁷⁴. Une réglementation internationale sur ces questions se fait toutefois attendre jusqu'à présent.

4.266. La comparaison avec le droit étranger démontre clairement que le droit maritime belge occupe actuellement une position extrême en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire de navire.

L'examen sommaire de droit comparé qui a été effectué n'a permis d'identifier aucun autre système de droit dans lequel le propriétaire de navire est tenu personnellement coresponsable d'une manière aussi poussée pour des dettes contractées à l'occasion de l'exploitation du navire par des affréteurs coque nue, au voyage ou à temps ou en leur nom.

Vient s'y ajouter le fait que le droit belge en vigueur, par la réglementation de la saisie maritime et des privilèges maritimes, stimule déjà de façon extrême la fonction du navire comme objet de recours, principalement en accordant dans une large mesure une saisie sur navire pour des dettes d'un non-propriétaire de navire, en maintenant un catalogue relativement large de créances privilégiées, même lorsque celles-ci grèvent un navire affrété, et en partant de l'idée – du moins

⁵⁷³ La Section 98(1) et (2) du *Merchant Shipping Act 1995* britannique tient le *manager* du navire coresponsable pour ce qui concerne la sécurité du navire:

98 Owner and master liable in respect of dangerously unsafe ship.

(1) If a ship which—

(a) is in a port in the United Kingdom, or

(b) is a United Kingdom ship and is in any other port,

is dangerously unsafe, then, subject to subsections (4) and (5) below, the master and the owner of the ship shall each be guilty of an offence.

(2) Where, at the time when a ship is dangerously unsafe, any responsibilities of the owner with respect to the matters relevant to its safety have been assumed (whether wholly or in part) by any person or persons other than the owner, and have been so assumed by that person or (as the case may be) by each of those persons either—

(a) directly, under the terms of a charter-party or management agreement made with the owner, or

(b) indirectly, under the terms of a series of charter-parties or management agreements,

the reference to the owner in subsection (1) above shall be construed as a reference to that other person or (as the case may be) to each of those other persons.

Cette coresponsabilité du *manager* poursuit un but préventif (Phillips-Craig, 102, n° 3). Compar. également Section 187(3) du *Merchant Shipping Act 1995*, ainsi que, concernant la législation grecque sur la responsabilité du *manager* pour le paiement d'un certain nombre de dettes dont la nature relève davantage du droit public (comme les cotisations sociales, les droits portuaires et de pilotage), Athanassopoulou, 236 et ss.

⁵⁷⁴ Sur ce dernier point, voir par ex. Speares, S., « Liability net 'must be widened' », *Lloyd's List*, 6 mars 2009, 2 en X., « Accountability is the key to a responsible industry », *Lloyd's List Ship Manager*, 23 mars 2009, 12.

selon une certaine interprétation – que lorsqu'une saisie conservatoire est possible, une saisie-exécution peut automatiquement aussi être imposée.

Le cumul remarquable de mécanismes de protection, considérés en eux-mêmes comme déjà très poussés, en faveur des créanciers, rend le droit maritime belge extraordinairement favorable aux créanciers et le place d'autant plus dans une position d'exception au point de vue international. À la lumière de l'objectif général de l'ébauche de code belge de la navigation, qui tend à faire correspondre le droit maritime belge aux régimes de droits internationaux courants⁵⁷⁵, cette constatation justifie de toute façon une reconsidération profonde, bien évidemment sans perdre de vue les intérêts en jeu.

En ce qui concerne la pondération respective plus précise des intérêts des secteurs concernés, il faut rappeler à nouveau que la Belgique est essentiellement une nation commerciale, où le droit maritime classique est très favorable pour la cargaison et pour les ports, et que la marine marchande belge occupe, d'autre part, une position mondiale, même si son rôle dans le trafic portuaire belge est pour l'instant relativement réduit⁵⁷⁶. L'ébauche de code belge de la navigation doit trouver, également pour ce problème, un équilibre adéquat entre ces intérêts.

4.267. Par rapport au problème qui est ici à l'ordre du jour, il est important d'autre part de souligner la fonction de garantie de la responsabilité légale du propriétaire de navire. La co-obligation du propriétaire de navire, contenue dans l'article 46 de la Loi Maritime belge – dans sa lecture actuelle – et en dehors de la paraphrase de droit commun en matière de responsabilité extracontractuelle et de mandat qu'elle contient – n'est en vérité rien de plus qu'une garantie complémentaire pour les créanciers.

Des auteurs français tels que Danjon, déjà cité⁵⁷⁷, ont également souligné que la responsabilité légale supplémentaire du propriétaire de navire ne constitue en vérité qu'une garantie particulière complémentaire pour les créanciers, plus particulièrement au cas où l'armateur est insolvable⁵⁷⁸. Chauveau, qui a fortement plaidé pour l'autonomie du droit maritime en cette matière, a également soutenu que la réglementation légale était moins une question de responsabilité qu'une question d'assurance⁵⁷⁹.

La co-obligation du propriétaire de navire telle qu'elle existe actuellement en Belgique est, comme cela a été expliqué, considérée comme une responsabilité *in solidum*. De fait, une solidarité passive accorde essentiellement au créancier une garantie⁵⁸⁰. Il existe d'ailleurs en droit belge d'autres exemples de solidarité légale de garantie, tels que la responsabilité solidaire du commettant d'un entrepreneur non enregistré⁵⁸¹.

4.268. Les observations qui précèdent incitent dès lors à une évaluation plus large des intérêts, dans laquelle la possibilité de recourir à d'autres mécanismes de sûreté, éventuellement alternatifs, serait concernée.

Il ressort des annotations prises ci-dessus sur les autres systèmes de droit que la réglementation de la responsabilité du propriétaire de navire est souvent examinée conjointement avec la

⁵⁷⁵ Voir e.a. Livre bleu 1, 44, n° 1.26.

⁵⁷⁶ Voir les données plus complètes reprises dans le Livre bleu 1, 60 et ss., n° 1.44 et ss.

⁵⁷⁷ Voir *supra*, n° 4.262.

⁵⁷⁸ Voir e.a. Danjon II, 255, n° 639, 264, n° 641 et 269, n° 642.

⁵⁷⁹ Chauveau, 310, n° 467.

⁵⁸⁰ Dirix-De Corte 306, n° 454.

⁵⁸¹ Voir brièvement Dirix-De Corte 306, n° 456.

fonction de sûreté du navire lui-même comme objet de recours. Cette fonction est, comme cela a été souligné, étroitement liée à la réglementation du recours, des privilèges maritimes et de la saisie conservatoire et exécutoire de navires. À cet égard, le caractère équivoque de la notion utilisée en Belgique de responsabilité « réelle » a été souligné⁵⁸².

Afin de parvenir à un équilibre correct des intérêts, l'élaboration d'une nouvelle réglementation légale de la responsabilité du propriétaire de navire et le choix entre les scénarios législatifs alternatifs disponibles à cet égard doit se faire en relation logique avec l'élaboration du nouveau régime concernant le recours, la saisie et les privilèges.

Il convient d'emblée de souligner la pertinence de l'observation formulée au cours de la première consultation par les magistrats maritimes de la Cour d'appel d'Anvers, selon laquelle on ne peut confondre la réglementation de la responsabilité du propriétaire de navire avec la désignation de l'objet de recours⁵⁸³. Ces deux questions présentent un lien mutuel mais ne sont nullement identiques.

4.269. Contrairement à la législation néerlandaise, la législation belge ne contient pas de dispositions expresses spécifiques concernant le recouvrement de créances sur le navire.

A cet égard, il faut tout d'abord rappeler les règles de base de la loi sur les hypothèques, selon lesquelles quiconque est obligé personnellement de remplir ses engagements « sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir » (art. 7) et les biens du débiteur sont « le gage commun de ses créanciers » et le prix s'en distribue entre eux proportionnellement à leur créance, « à moins qu'il n'y ait entre les créanciers des causes légitimes de préférence » (art. 8).

Le droit maritime belge actuel présente, à cet égard, différentes particularités.

4.270. Tout d'abord, la responsabilité du propriétaire de navire, réglée dans l'article 46 de la Loi Maritime, doit elle-même déjà être vue comme une exception à la règle de base traduite dans les dispositions citées de la loi sur les hypothèques selon laquelle seul le patrimoine sert d'objet de recours pour les obligations *personnelles*⁵⁸⁴. À cet égard, il faut à nouveau mentionner la querelle académique autour de la qualification de la responsabilité concernée comme étant une responsabilité « réelle »⁵⁸⁵. L'exception prétendue n'est cependant qu'une question de perspective, car les dettes pour lesquelles le propriétaire de navire doit répondre conformément à l'article 46 de la Loi Maritime sont, *ipso facto*, considérées par la loi comme faisant partie de ses obligations *personnelles*. L'obligation personnelle découle précisément de l'obligation *in solidum* établie légalement.

En réalité, l'article 46 de la Loi Maritime n'établit effectivement qu'une (co)responsabilité personnelle du propriétaire de navire. Les dettes du propriétaire de navire découlant de cet article peuvent, conformément aux principes généraux de la loi sur les hypothèques, et à défaut d'une disposition dérogatoire, être poursuivies sur tous les biens de ce propriétaire, en ce compris les navires lui appartenant. Dans sa version actuelle, l'article 46 ne prévoit, comme tel, aucune séparation entre la fortune de mer et la fortune de terre du propriétaire de navire et, en soi, n'empêche nullement que les créanciers du « navire » poursuivent le recouvrement sur d'autres objets du patrimoine du propriétaire de navire. La possibilité pour le propriétaire d'invoquer la limitation de responsabilité de droit maritime, telle qu'elle est entre autres prévue dans la

⁵⁸² Voir *supra*, n° 4.205 et 4.258.

⁵⁸³ Voir *supra*, n° 4.257.

⁵⁸⁴ Dirix-De Corte, 17, n° 15.

⁵⁸⁵ Voir Blauwboek 3.

Convention LLMC, n'y change rien. Ce n'est que dans le cas où un fonds sera formé que le recours sera limité à ce fonds (article 13 LLMC⁵⁸⁶). La limitation de responsabilité peut cependant également être invoquée sans qu'un fonds ne soit formé (article 10 LLMC).

4.271. Le recouvrement spécifique de dettes sur le navire n'est dès lors réglé en Belgique ni par des dispositions légales spécifiques, ni par l'article 46 de la Loi Maritime. Il est par contre bel et bien, mais indirectement, régi par les règles concernant les privilèges maritimes et la saisie de navires.

4.272. La réglementation belge actuelle concernant les privilèges maritimes est traitée ailleurs⁵⁸⁷. Il y est, entre autres, constaté que la Belgique, en suivant la Convention sur les privilèges maritimes de 1926, a reconnu une liste très large de créances privilégiées sur le navire. Cela n'a absolument rien à voir avec la réglementation purement nationale de la responsabilité du propriétaire de navire contenue dans l'article 46 de la Loi Maritime. En France également, il a d'ailleurs été spécifié que l'existence d'un privilège maritime ne signifie pas pour autant que le propriétaire de navire devient personnellement débiteur de la créance concernée, principalement lorsque le navire est exploité en affrètement à temps⁵⁸⁸.

Conformément à la Convention sur les privilèges maritimes de 1926, la Loi Maritime, dans son article 24, § 5, accepte bel et bien que les privilèges maritimes puissent naître suite à des créances contractées par un armateur / non-propriétaire ou par un affréteur principal⁵⁸⁹. À n'en pas douter, il faut partir du point de vue que l'instauration légale d'un privilège maritime présuppose que la créance concernée soit recouvrable sur le navire⁵⁹⁰. Le législateur belge n'a jamais explicité ce point, mais la doctrine part bien de ce principe⁵⁹¹. En France également, le recouvrement de dettes sur le navire est considéré par ailleurs comme l'essence de l'institution des privilèges maritimes⁵⁹². Il faut également rappeler à cet égard que les privilèges maritimes repris dans la Loi Maritime vont de pair avec un droit de suite⁵⁹³.

4.273. La règle dérivée de l'article 1469, § 1^{er} du Code judiciaire selon laquelle pour une créance maritime, une saisie conservatoire peut être faite sur le navire auquel la créance se rapporte, indépendamment du fait de savoir si le propriétaire du navire est également le débiteur du saisissant, confirme que, dans le droit maritime, il est question d'une responsabilité *propter rem*, mais n'implique pas que le propriétaire de navire soit personnellement débiteur, ni que le propriétaire de navire doive répondre avec la totalité de son patrimoine⁵⁹⁴.

⁵⁸⁶ Voir par exemple Juge des Saisies Anvers, 10 janvier 2003, *RHA* 2009, 56.

⁵⁸⁷ Voir Livre bleu 3.

⁵⁸⁸ Voir en particulier. Cass. fr. 14 octobre 1997, *DMF* 1997, 1094, avec le rapport du Conseiller référendaire Rémerly et note de Bonassies, P. Ce dernier écrit e.a.:

La solution qu'emporte ici l'arrêt doit être hautement approuvée. Elle a l'avantage d'établir une distinction très nette, autant que fondée, entre l'action in rem née d'un privilège maritime, laquelle confère à son titulaire le droit d'agir sur le navire concerné – d'agir, dirons nous, contre le navire –, et l'action personnelle qui naît d'une créance privilégiée. Car cette action personnelle ne peut être intentée que contre le débiteur de la créance en cause. Ce débiteur « personnel » sera souvent le propriétaire du navire lui-même, mais il pourra être aussi un tiers largement étranger au navire, tel le NVOCC qui a conclu le contrat de transport au cours duquel des marchandises ont été endommagées, ou encore un affréteur à temps, associé à la gestion du navire (ibid., 1100, n° 1).

⁵⁸⁹ Voir à ce sujet Livre bleu 3.

⁵⁹⁰ Compar. en ce qui concerne les Pays-Bas, l'article de Claringbould cité *supra*, n° 4.248, en note.

⁵⁹¹ Voir par ex. Van Aerde ZOB 82, n° 93.

⁵⁹² Voir e.a. Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 329-330, avec référence à Bonassies.

⁵⁹³ Voir aussi à ce sujet Livre bleu 3.

⁵⁹⁴ Voir et compar. Gand 31 mai 2010, *NjW* 2011, 187, avec note ES, « Bewarend scheepsbeslag » ; Anvers, 17 janvier 2011, *Eur. Vervoerr.* 2011, 159 et 190 (deux arrêts) ; Dirix-De Corte, 17, n° 15; Van Haegenborgh, G., "Over

Du coup, il est question dans le droit maritime d'une exception au principe général qu'il ne peut être pratiqué saisie que sur les biens de son débiteur⁵⁹⁵, principe qui, en matière de saisie conservatoire, est confirmé dans l'article 1413 du Code Judiciaire qui précise que tout créancier peut, dans les cas qui requièrent célérité, demander au juge l'autorisation de saisir conservatoirement "les biens saisissables qui appartiennent à son débiteur" et, en matière de saisie exécutoire, dans l'article 1514 du Code Judiciaire concernant l'opposition contre pareille saisie par le propriétaire des objets saisis.

Dans une certaine jurisprudence et doctrine belges, il est en effet accepté qu'il peut être pratiqué saisie conservatoire et exécutoire pour une créance maritime, que le propriétaire de navire soit responsable ou non.

4.274. Dans l'arrêt « Omala » du 10 mai 1976, déterminant en la matière, la Cour de Cassation a considéré, s'agissant de la saisie conservatoire:

[...] que les articles 1468 et 1469 du code précité déterminent quels navires sont susceptibles de saisie conservatoire en vue de garantir une créance maritime et quelles sont les créances maritimes qui peuvent légalement donner lieu à une telle saisie; que, conformément aux différentes subdivisions de l'article 1469, la saisie peut avoir lieu sur le navire auquel la créance maritime se rapporte, peu importe que ce soit le propriétaire ou une autre personne qui réponde d'une créance maritime, au sens dudit article 1468;

;

[...] que le paragraphe 2 de l'article 1469, § 2, du Code Judiciaire ne déroge pas aux dispositions du paragraphe 1^{er} de cet article relatif à la saisie du navire auquel la créance maritime se rapporte mais qui précise, d'une part, que la saisie peut également porter sur les autres navires dont l'affréteur "avec remise de la gestion nautique" ou les autres personnes qui répondent de la créance maritime, sont propriétaires, et, d'autre part, que lorsque cet affréteur ou une personne autre que le propriétaire du navire répond de la créance maritime la saisie ne peut porter sur les autres navires du propriétaire que celui auquel la créance maritime se rapporte⁵⁹⁶.

Van Aerde a résumé la situation actuelle du droit concernant la saisie de navire comme suit:

Het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft (vb. het schip waaraan bunkers werden geleverd die onbetaald zijn gebleven) kan volgens de unanieme Belgische rechtspraak door de schuldeiser in bewarend beslag worden genomen ook al is de eigenaar ervan niet aansprakelijk voor de zeevordering; m.a.w. ook al is niet de eigenaar van het schip maar een derde de schuldenaar van de zeevordering. Dit zelfs indien de schuldeiser niet beschikt over een voorrecht, een hypotheek of enige andere vorm van zakelijke zekerheid op dit schip (vb. een pand op het handelsfonds waarvan het zeeschip deel uitmaakt, een "mortgage" naar Engels recht, enz.).

Deze regel wordt door de rechtspraak afgeleid uit art. 1469 § 1 en § 2 (=art. 3 § 1 en § 4 Verdrag Scheepsbeslag).

[...]

Werd er op het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft bewarend beslag gelegd, dan kan volgens de rechtspraak dit beslag naderhand, wanneer de schuldeiser een uitvoerbare titel heeft bekomen tegen zijn schuldenaar, worden omgezet in een uitvoerend beslag.

de draagwijdte van artikel 9 Verdrag Scheepsbeslag", note sous Cass., 1 octobre 1993, RDC 1994, (545), 548, n° 6; voir plus amplement Livre bleu 10.

⁵⁹⁵ Sur ce principe e.a. Dirix-De Corte, 25, n° 25.

⁵⁹⁶ Cass. 10 mai 1976, AC 1976, 1008, Pas. 1976, I, 969, RHLA 1979-80, 3, Eur.Vervoer. 1983, 768, avec note De Paep, R., RW 1976-77, 1709.

Het is ook hier zonder belang of de scheepseigenaar al dan niet aansprakelijk is voor de zeevordering: het uitvoerend beslag is mogelijk zonder dat ook tegen de scheepseigenaar een uitvoerbare titel dient te worden bekomen. Het is bovendien voor dit uitvoerend beslag evenmin nodig dat de schuldeiser beschikt over een voorrecht, een hypotheek of enige andere vorm van zakelijke zekerheid op het schip.

De mogelijkheid om uitvoerend beslag te leggen op grond van een uitvoerbare titel tegen de schuldenaar zonder uitvoerbare titel tegen de scheepseigenaar, is voorzien in art. 1548, 1550 tweede lid, 1555 eerste lid en 1557 eerste lid Ger. W. Het is trouwens ondenkbaar dat de wetgever een bewarend beslag zou toelaten zonder dat voor dezelfde zeevordering en op hetzelfde zeeschip (met een uitvoerbare titel tegen de schuldenaar) ook een uitvoerend beslag kan worden gelegd. Het bewarend beslag zou dan immers niet dienen tot bewaring van enig recht: het zou niet meer zijn dan een chantagemiddel om van de scheepseigenaar (die geen schuldenaar is, maar er wel belang bij heeft dat het bewarend beslag wordt gelicht) een garantie af te persen.

Een logisch gevolg van deze rechtspraak is dat op het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft (met een uitvoerbare titel tegen de schuldenaar) ook rechtstreeks uitvoerend beslag mag worden gelegd. Het hoeft niet noodzakelijk te gaan om de omzetting van een bewarend in een uitvoerend beslag⁵⁹⁷.

Dans l'arrêt « Heinrich J » du 1er octobre 1993, la Cour de cassation a confirmé entre autres:

que la règle suivant laquelle, conformément à l'article 46 de la loi maritime, aucun propriétaire de navire ne doit répondre, quant au fond, des engagements pris par l'affréteur, ne fait pas obstacle à ce que, aux conditions prévues à l'article 1469 du Code Judiciaire, le créancier saisisse conservatoirement le navire auquel la créance maritime se rapporte⁵⁹⁸.

Par cette considération, la Cour se rangeait à l'avis du Premier Avocat Général D'Hoore qui estimait que le compromis incorporé dans la Convention sur la saisie de navires de 1952 sur la saisissabilité de navires de mer ne devait pas être examiné "aan de gronden waarop naar Belgisch recht de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar berust"⁵⁹⁹. La jurisprudence ultérieure semble le confirmer, dans le sens où lors de l'évaluation d'une saisie conservatoire sur un navire, sur la base d'une créance maritime contre l'affréteur, il ne faut pas examiner si le propriétaire de navire est responsable de la créance maritime sur la base de l'article 46 de la Loi Maritime⁶⁰⁰.

La jurisprudence belge en vigueur concernant la saisie conservatoire de navires n'a également aucun rapport avec l'article 46 de la Loi Maritime. Elle est basée uniquement sur une interprétation de la Convention sur la saisie de navires de 1952 et sur des dispositions d'implémentation belges reprises dans le Code Judiciaire. La fonction de sûreté de la saisie conservatoire de navires est dès lors totalement indépendante de celle du régime de la responsabilité de l'article 46.

⁵⁹⁷ Van Aerde, C., « Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen », in LA Libert, (375), 378-381.

⁵⁹⁸ Cass. 1 octobre 1993, RHA 1994, 132, avec concl. Premier Av.-Gén. D'Hoore, RW 1993-94, 357, avec concl. Premier Av.-Gén. D'Hoore.

⁵⁹⁹ Concl. Premier Av.-Gén. D'Hoore, RHA 1994, 141.

⁶⁰⁰ Anvers, 17 janvier 2011, Eur.Vervoerr. 2011, 159 en 190 (deux arrêts). Dans le dernier arrêt, il a été entre autres jugé comme suit:

Artikel 1469 Ger.W. (artikel 3 Verdrag Scheepsbeslag) vormt een wettelijke uitzondering op het beginsel dat schuldeisers slechts hun verbaalsrecht kunnen uitoefenen op goederen die hun debiteur toebehoren (artikel 7-8 Hyp.W. en artikel 1413 Ger.W.). De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar moet beschouwd worden als een schuldenaar [sic] propter rem; hij wordt immers geen persoonlijke schuldenaar die instaat met zijn ganse vermogen. Het verbaalsrecht van de beslaglegger blijft beperkt tot de zaak waarop de verbintenis betrekking heeft. Het verdrag kent aldus voor de erin opgenomen zeevorderingen een recht van bewarend beslag toe op het schip dat volledig los staat van het bestaan van een persoonlijke vorderingsrecht tegen de scheepseigenaar. De beslagrechter is er daarom bij de beoordeling van een bewarend beslag op een zeeschip op grond van een zeevordering gericht tegen de berrachter, niet toe gehouden om te onderzoeken of de scheepseigenaar op grond van artikel 46 Zeewet aansprakelijk is voor de zeeschuld.

Néanmoins, certains auteurs voient dans le régime de la saisie conservatoire de navires figurant dans la convention de 1952 sur la saisie de navires, et qui permet notamment une saisie en raison des dettes d'un non-proprétaire, une analogie avec la théorie belge de la responsabilité « réelle » du propriétaire de navire⁶⁰¹.

4.275. Comme cela a déjà été indiqué⁶⁰², une certaine jurisprudence et une certaine doctrine belge partent du principe que la saisie conservatoire du navire doit toujours – en particulier lorsque le débiteur n'est pas le propriétaire du navire – pouvoir être convertie en une saisie-exécution parce que la première forme de saisie se dénaturerait en un moyen de pression illicite indépendamment de toute obligation finale du débiteur. Le Livre bleu 10 présente un exposé détaillé de cette théorie de la convertibilité générale de la saisie conservatoire sur un navire en saisie-exécution, et qui n'est pas sérieusement défendable⁶⁰³.

Il y est cependant également exposé⁶⁰⁴ que l'actuel article 46 de la Loi Maritime a un impact direct sur la possibilité de procéder à une saisie-exécution sur le navire. En vertu de l'article 46 de la Loi Maritime, le propriétaire de navire doit personnellement répondre de nombreuses dettes contractées par d'autres parties. En vertu de cette co-obligation personnelle du propriétaire de navire, ce dernier répond de ces dettes avec son navire, mais, sauf formation d'un fonds de limitation, également avec l'ensemble de son patrimoine. En outre, il faut admettre que les créances privilégiées sont recouvrables sur le navire – qu'il s'agisse de dettes contractées par le propriétaire de navire ou par l'affréteur principal – et peuvent donc conduire à une saisie-exécution. Dans les deux cas, le propriétaire de navire doit dans une large mesure répondre avec son navire pour les créances sur d'autres parties.

4.276. Comme exposé ailleurs, l'ébauche de code belge de la navigation a opté pour une limitation des créances privilégiées, avec néanmoins le maintien, entre autres, du privilège pour dommage à la cargaison⁶⁰⁵, et le maintien des principes actuels en matière de saisie conservatoire de navires⁶⁰⁶.

Par ces options – qui passent outre la tendance constatée dans les récentes conventions et plus particulièrement la Convention sur les privilèges maritimes de 1993 et la Convention sur la saisie de navires de 1999 de restreindre drastiquement la fonction d'objet de recours du navire – les créanciers des navires et en particulier les intéressés à la cargaison restent déjà assurés d'un régime qui, du point de vue international, est favorable. Le navire peut, en effet, en grande partie continuer à jouer son rôle d'objet de recours, même pour les dettes du non-proprétaire. Les parties qui disposent d'une créance maritime gardent de très larges possibilités de pratiquer une saisie conservatoire sur le navire et les créanciers privilégiés, en ce compris les intéressés à la marchandise, conservent leur position en cas de concours, en ce compris le recouvrement de leur créance sur le navire et la priorité sur les créanciers hypothécaires. Il est expressément stipulé à cet égard que les privilèges maritimes naissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit armateur du navire ou du navire en construction, soit employeur de l'équipage (art. 3.37, premier alinéa). Les créances privilégiées du propriétaire ou de l'armateur sont donc en principe toujours recouvrable sur le navire.

⁶⁰¹ Voir o.m. Roland, R., « Initiation sommaire au droit maritime belge », *DMF* 1996, (451), 455.

⁶⁰² Voir *supra*, n° 4.274.

⁶⁰³ Voir en particulier Livre bleu 10, n° 10.248 et ss.

⁶⁰⁴ Voir en particulier Livre bleu 10, n° 10.247.

⁶⁰⁵ Voir Livre bleu 3.

⁶⁰⁶ Voir Livre bleu 10.

La nécessité d'encre renforcer ce régime de protection favorable aux créanciers par une co-obligation personnelle, légalement exorbitante, du propriétaire de navire pour des dettes nées à l'occasion de l'exploitation du navire, doit dès lors être relativisée. Même sans cette co-obligation, le navire peut continuer à exercer pleinement sa fonction d'objet de recours. Par comparaison: en ce qui concerne le droit allemand, Herber suggérait qu'afin d'accorder aux intéressés à la marchandise un recours sur le navire, les privilèges pour les créances provenant de dommage aux marchandises et la (co)responsabilité légale du propriétaire de navire constituaient en fait deux alternatives⁶⁰⁷. Cette position correspond d'ailleurs à l'attitude prise par l'Allemagne lors des négociations de la Convention sur les privilèges maritimes de 1993⁶⁰⁸.

La crainte, émise par certains à l'occasion de la première consultation, de voir l'annulation éventuelle de l'obligation personnelle du propriétaire de navire, telle qu'elle est reprise dans l'article 46 de la Loi Maritime, entraîner une détérioration profonde de la position des créanciers au cas où la Belgique adhérerait à la Convention sur la saisie de navires de 1999 et à la Convention sur les privilèges maritimes de 1993, n'est pas fondée, dès lors qu'il n'est de toute façon pas plaidé pour une telle adhésion dans la présente ébauche. Les possibilités de recours et de saisie existantes restent de toute façon maintenues, quel que soit le sort de la (co)obligation légale du propriétaire de navire.

L'ébauche de code belge de la navigation a opté une confirmation légale de la conception selon laquelle la saisie-exécution n'est pas automatiquement possible dans tous les cas où la saisie conservatoire du navire est possible⁶⁰⁹. Comme mentionné ci-dessus, un tel automatisme n'est pas prévu et est plutôt inhabituel au plan international, et s'il n'est pas raisonnablement justifiable sur le fond⁶¹⁰. La saisie-exécution du navire est cependant bien possible (1) chaque fois que le propriétaire de navire répond de la dette – la question est ici de savoir quand c'est le cas – et (2) lorsqu'un droit de sûreté maritime repose sur le navire.

4.277. La canalisation légale de la responsabilité vers le propriétaire de navire, plutôt que vers l'armateur non propriétaire, a été défendue avec vigueur par Schadee dans son allocution *Het schip en zijn schulden* en 1963. Le professeur de l'université de Leyde soutenait que le propriétaire de navire est connu et que son navire constitue déjà une garantie minimale pour les créanciers:

Het schip wordt in een openbaar register ingeschreven; wil men werkelijk een gemakkelijk vindbare debiteur, dan is er dat register, dat steeds een bepaalde persoon aanwijst: de eigenaar. De situatie is hier het spiegelbeeld van wat zich voordoet bij dat andere par excellence aansprakelijkheid scheppende voorwerp: de automobiel. Daar is niet de eigenaar steeds gemakkelijk vindbaar, daar niet hij is ingeschreven; de kentekenhouder daarentegen is steeds te traceren: op grond van art. 31 WVVW is de kentekenhouder dan ook het centrum van aansprakelijkheid.

[...] De figuur van de reder op zichzelf [...] biedt niet de minste garantie van solvabiliteit. Het feit, dat men een kapitein op een schip zet en met diens hulp het schip exploiteert, staat buiten alle verband met solvabiliteit. De enige, van wie in het scheepvaartbedrijf vaststaat, dat hij althans enig actief heeft, is de eigenaar van het schip. Op hem rustende vorderingen kunnen in ieder geval op het hem toebehorende schip worden verhaald en ook al valt de opbrengst van dit verhaal in de praktijk nogal eens tegen: er is ten minste iets⁶¹¹.

⁶⁰⁷ Voir Herber, 289 ; sur la Convention sur les privilèges maritimes 1993, voir Livre bleu 3.

⁶⁰⁸ Voir Livre bleu 3.

⁶⁰⁹ Voir encore une fois Livre bleu 10.

⁶¹⁰ Voir *supra*, n° 4.275.

⁶¹¹ Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 7.

En outre, Schadee développe l'argument selon lequel la canalisation de la responsabilité crée d'emblée un barrage en faveur des autres débiteurs, si bien que la sécurité juridique se trouve favorisée⁶¹². Il n'est pas moins important que le propriétaire de navire lui-même puisse ainsi estimer ces risques et les faire assurer de manière adéquate. Les procès contre d'autres parties sont évités parce que la canalisation vers le propriétaire de navire implique l'exonération des autres parties. Le coût s'en trouve donc réduit. La responsabilité légale du propriétaire de navire est économiquement justifiée⁶¹³.

Schadee établissait ainsi un lien entre l'obligation du propriétaire de navire et la fonction du navire comme objet de recours, et reconnaissait également qu'il s'agissait ici d'un choix en faveur de la solution la plus pragmatique, plutôt qu'une solution fondée sur des principes dogmatiques de droit. Pour compléter le plaidoyer de Schadee, on peut remarquer que les règlements internationaux adoptés depuis lors en matière de responsabilité pour les dommages à l'environnement et l'enlèvement des épaves contiennent également une canalisation vers le propriétaire de navire⁶¹⁴.

Il faut d'autre part souligner que la canalisation de la responsabilité vers le propriétaire de navire en droit maritime belge n'a qu'un effet « de barrage » limité, puisque le propriétaire de navire est responsable *in solidum* avec la partie responsable primaire (même si la canalisation vers le propriétaire implique bien, naturellement, l'absence de canalisation vers l'affréteur coque nue). Cette responsabilité plurielle présente l'avantage d'inciter toutes les parties concernées à la prudence⁶¹⁵.

Il convient en outre de nuancer les considérations de Schadee: dans la pratique, la possibilité de retrouver le propriétaire de navire enregistré n'est pas toujours assurée. De plus, il faut remarquer que le code ISM a facilité l'identification de l'exploitant réel du navire. Les obligations prescrites dans le code ISM (et depuis lors également dans le code ISPS) sont imposées à la *Company* concernée, qui doit obligatoirement être identifiée⁶¹⁶. Pamborides commente la réglementation du code ISM en ces termes:

the Code involves directly the managing company in the operation of the ship and for this, such companies must be easily identifiable. This 'transparency' is a new concept for the shipping industry which traditionally remained low profile for a number of reasons. The easier identification is a consequence which came up indirectly and will provide certain headaches to some ship owners or ship managers; it is very likely that the entity identified on the DOC as a vessel's manager would very likely be considered as the 'operators' under OPA '90; similarly, tax authorities may now have an easier task in identifying companies exercising management as will ITF in its efforts to determine entities which have the operational control of different vessels⁶¹⁷.

⁶¹² Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 8.

⁶¹³ Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 11-12.

⁶¹⁴ Voir *infra*, n° 4.692 et ss. ainsi que l'art. 10 de la Convention sur l'enlèvement des épaves 2007. L'introduction de ces régimes spécifiques relativise par ailleurs l'importance du régime légal général actuellement contenu à l'article 46 de la loi maritime (Voir *supra*, n° 4.213).

⁶¹⁵ Compar., s'agissant du régime de responsabilité contenu dans la convention sur les hydrocarbures de soute, Jacobsson, M., « Bunkers Convention in force », *JIML* 2009, (21), 26. Pour les mêmes raisons, la canalisation vers le propriétaire enregistré dans d'autres conventions de responsabilité a souvent été critiquée. Elle présente cependant l'avantage d'éviter le chevauchement des assurances.

⁶¹⁶ Voir *supra*, n° 4.26.

⁶¹⁷ Pamborides, G.P., « The ISM Code: Potential Legal Implications », aangehaald in Anderson, Ph., *ISM Code. A practical guide to the legal and insurance implications*, Londres / Hong Kong, LLP, 1998, 60.

D'aucuns ont suggéré que cette transparence pourrait également être favorable aux créanciers⁶¹⁸.

En outre, la prévisibilité des risques et la possibilité qui en découle de s'assurer doivent être également relativisées: il n'existe en la matière aucune uniformité internationale et la possibilité d'appliquer les dispositions nationales en matière de canalisation – qui ne mènent pas partout vers le propriétaire – dépend des circonstances factuelles du sinistre et du DIP en vigueur.

Enfin, il n'en demeure pas moins que la responsabilité du propriétaire, lorsque le navire est exploité dans le cadre d'un affrètement coque nue, est jugée par certains, y compris aux Pays-Bas, « indéfendable » par principe⁶¹⁹.

4.278. Si on laisse de côté ces dernières considérations, on peut provisoirement conclure que certains arguments pratiques peuvent toujours être invoqués en faveur du maintien de la (co) responsabilité légale générale du propriétaire de navire comme point de départ, surtout dans la perspective de favoriser un recouvrement aisé des dettes sur le navire; mais à cet égard, il ne peut être question d'aucun axiome juridique théorique. C'est dans ce contexte que l'on trouvera ci-dessous une comparaison entre un certain nombre de scénarios alternatifs possibles.

- SCÉNARIOS LÉGISLATIFS ALTERNATIFS

4.279. Un premier scénario est le scénario zéro, dans lequel la réglementation actuelle contenue dans l'article 46 de la Loi Maritime est maintenue inchangée.

À la lumière des critiques circonstanciées exposées ci-dessus, il est clair que cette option doit en tout cas être rejetée.

4.280. Une deuxième alternative pourrait consister dans le maintien des règles de base actuelles, avec en supplément une confirmation législative explicite des réglementations communément acceptées par la jurisprudence et la doctrine, par exemple en explicitant les règles qui veulent que le propriétaire soit tenu *in solidum* et que la réglementation légale soit de droit supplétif.

Pareille alternative favoriserait certainement la sécurité juridique, mais n'apporterait pas de modification sur le plan du contenu et maintiendrait, sur le fond, la position extrême actuelle de la Belgique sur le plan international.

En ce qui concerne la responsabilité *in solidum*, il sied de remarquer que celle-ci n'est normalement pas reprise dans la législation, mais qu'elle constitue une construction de la jurisprudence qui, selon De Page, est même contraire à la loi⁶²⁰. La responsabilité *in solidum* constitue une responsabilité solidaire sans ses inconvénients. Plus précisément, il s'agit d'une solidarité pour laquelle les articles 1205 à 1207 du Code civil ne sont pas applicables⁶²¹. Une extension vers une responsabilité solidaire totale est, de toute façon, à rejeter, dès lors qu'elle augmenterait encore le caractère extrême de la position actuelle de la Belgique. Il appartient donc de rédiger une description légale correcte de la responsabilité *in solidum*.

⁶¹⁸ Clifford Chance, « Legal Implications of the International Safety Management Code », cité dans Anderson, Ph., *ISM Code. A practical guide to the legal and insurance implications*, Londres / Hong Kong, LLP, 1998, 60.

⁶¹⁹ Selon, par ex. Völlmar, 9, n° 8 ; compar. *supra*, n° 4.246 et ss.

⁶²⁰ Voir e.a. De Weerd, I., « De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar », in De Weerd I, (50), 57, n° 85 ; voir en particulier De Page III, 319-321, n° 325 ; voir aussi Van Gerven-Covemaeker, 557.

⁶²¹ Selon De Page, H., *Traité élémentaire de droit civil belge*, III, Bruxelles, Bruylant, 1967, 320, n° 325; voir également e.a. Van Gerven-Covemaeker, 555-559.

4.281. Un troisième scénario serait de retravailler les règles actuelles concernant la responsabilité du propriétaire de navire, de les affiner et, là où cela paraît nécessaire au vu de la position incontestablement extrême sur certains points du droit belge actuel, de les resserrer quelque peu, de façon à ce qu'elles correspondent mieux aux dispositions internationales courantes.

Il est indiscutable que cette solution est celle qui répond le mieux aux résultats de la critique du régime actuel formulée ci-dessus. Elle permet de s'attaquer aux points qui sont apparus comme fondamentalement sensibles, à savoir l'insécurité juridique et le positionnement international extrême, sans cependant porter atteinte à la protection favorable des créanciers que leur confère le fait que le navire peut servir d'objet de recours.

Un argument complémentaire réside dans le fait que la réglementation légale de la responsabilité du propriétaire de navire, dans la mesure où elle s'écarte du droit commun et comme l'avait déjà avancé la Cour de Cassation en 1952⁶²², doit être interprétée de façon restrictive. Cette nécessité d'une lecture restrictive justifie actuellement aussi une rédaction restrictive des nouvelles dispositions de loi.

La question se pose cependant de savoir de quelle manière cette réduction de la responsabilité actuelle peut être réalisée de façon optimale. A cet égard, différentes variantes sont concevables.

4.282. Une restriction assez évidente sur la base du droit comparé pourrait consister, en cas d'affrètement coque nue, à répercuter la co-responsabilité du propriétaire de navire sur l'affréteur coque nue⁶²³. Un tel régime présenterait l'avantage de correspondre à la situation fréquente dans laquelle le rôle du propriétaire de navire se limite au financement (par exemple en cas de leasing financier). Dans la perspective d'un financement de navire, il n'est pas recommandé d'imposer à la banque une lourde co-responsabilité relativement à l'exploitation du navire. L'inconvénient d'un pareil régime est que le créancier qui doit être protégé n'aura souvent pas d'informations sur la situation d'affrètement coque nue ou sur l'identité de l'affréteur coque nue. Cet obstacle ne pourrait être surmonté qu'en obligeant le propriétaire interpellé à procurer cette information, soit en faisant rendre publique, d'une façon officielle, l'information en question. On peut cependant douter du fait que ces solutions présentent une économie au niveau procédural, ou qu'elle soient efficaces et réalistes. Une fois que le propriétaire aura été cité à comparaître, le procès sera vraisemblablement étendu ou repris à l'encontre d'une autre partie, ce qui entraînera du retard et des frais supplémentaires. Dans cette option, une réglementation particulière concernant l'interruption ou la suspension de la prescription serait également souhaitable. De plus, il faudrait trouver une réglementation en cas de sous-affrètement coque nue, selon laquelle l'affréteur coque nue désigné par le propriétaire de navire devrait logiquement avoir la possibilité de renvoyer la balle à son tour au sous-affréteur coque nue. Pour toutes ces raisons, la sous-variante qui consiste à renvoyer, en cas d'affrètement coque nue, la responsabilité du propriétaire de navire vers l'affréteur coque nue, ne paraît pas constituer une solution très intéressante.

4.283. Une deuxième sous-alternative pourrait être de n'accorder qu'un rôle subsidiaire à la co-obligation du propriétaire de navire, par exemple dans le cas où le débiteur normal (en particulier contractuel) est insolvable ou inconnu, et surtout lorsque le connaissance de capitaine ne procure pas de certitude concernant l'identité du transporteur contractuel⁶²⁴. Une telle réglementation paraît également moins efficace et complique la tenue du procès; la situation du

⁶²² Cass., 16 octobre 1952, *AC* 1953, 61, *Pas.* 1953, I, 66, *RW* 1952-53, 703, *RGAR* 1953, n° 5121, avec note F. van der Mensbrugghe.

⁶²³ Compar. *supra*, n° 4.229 et 4.246.

⁶²⁴ Voir *supra*, n° 4.228.

créancier devient plutôt imprévisible. Cette sous-variante ne représente dès lors pas non plus une bonne solution.

4.284. En troisième lieu et en suivant la suggestion de l'URAB, la responsabilité légale du propriétaire de navire pourrait être réduite aux créances extracontractuelles. En ce qui concerne les créances contractuelles, le créancier ne pourrait alors que se retourner contre son contractant. Il apparaît cependant qu'une pareille distinction n'est employée comme critère central dans aucun des pays limitrophes. De plus, une réglementation paraît de toute façon nécessaire concernant la différence entre les connaissances de propriétaires et d'affréteurs. Il faut également rappeler que la différence entre la responsabilité contractuelle et extracontractuelle n'est pas toujours évidente⁶²⁵. Tout comme en France, une tendance pourrait surgir qui consiste à s'attaquer au propriétaire de navire sur une base extracontractuelle⁶²⁶. Enfin, en supprimant toute (co)obligation du propriétaire de navire (ou de l'armateur) pour des créances contractuelles, on créerait une rupture relativement radicale avec le droit maritime actuel et on passerait en fait d'un extrême à l'autre.

4.285. Une quatrième sous-variante pourrait être de limiter expressément et, par la même occasion, de réglementer l'obligation du propriétaire de navire aux cas où il existe une créance maritime et/ou un privilège maritime. Une telle solution est cependant difficilement justifiable du point de vue du droit théorique, étant donné que la responsabilité du propriétaire de navire, les privilèges des créances sur le navire et la possibilité de saisie sur le navire sont des matières qu'il faut clairement différencier; cette formule ne trouve d'ailleurs aucun appui dans les exemples étrangers. Elle conduirait à une extension encore plus grande de la (co)obligation du propriétaire de navire, mais aussi à priver largement de sa signification le droit de propriété du propriétaire de navire et à renforcer légalement la position qui est précisément des plus douteuses selon laquelle une saisie-exécution du navire est toujours possible lorsqu'une saisie conservatoire du navire est possible; on assisterait dès lors à une déviation encore plus grande par rapport aux usages internationaux et éventuellement à une remise en cause des règles fondamentales qui protègent le droit de propriété. Cette option n'offre donc pas plus de solution.

4.286. Une cinquième sous-option pourrait être de limiter la co-obligation du propriétaire de navire *ex contractu* à certaines sortes de contrats. Une réglementation qui est notamment basée sur le type de convention applicable se retrouve dans le droit néerlandais⁶²⁷. L'utilisation d'une telle distinction comme critère principal n'est cependant pas évidente et entraîne inévitablement le risque d'une violation du principe d'égalité, ainsi que des problèmes de qualification. Cette voie ne peut donc pas non plus être suivie.

4.287. Une sixième sous-alternative peut être de maintenir telle quelle la co-responsabilité de principe du propriétaire de navire, et de ne l'exclure que dans des cas concrets, bien spécifiques et énumérés limitativement, par exemple dans le cas d'un connaissance d'expéditeur. La difficulté est ici de trouver une terminologie et des descriptions adéquates qui, de plus, devraient anticiper sur des développements futurs dans la réalité de l'entreprise du commerce maritime. Cela paraît irréalisable. D'ailleurs, il n'existe apparemment pas non plus d'exemples en ce sens à l'étranger. Ce n'est donc pas non plus une bonne solution.

4.288. Une septième sous-variante est de partir, lors de la rédaction de nouvelles dispositions, tout simplement de la formulation actuelle de l'article 46 de la Loi Maritime et d'essayer de développer plus précisément cette disposition et de l'affiner de façon systématique tout en la

⁶²⁵ Voir à ce propos, dans le contexte de la manutention, Livre bleu 7.

⁶²⁶ Voir *supra*, n° 4.243.

⁶²⁷ Voir *supra*, n° 4.246.

resserrant en des termes abstraits là où c'est nécessaire et, dans la mesure du possible, de façon à ce que les déviations extrêmes de la médiane internationale soient éliminées.

Cette solution pragmatique permet, par exemple, de réduire l'obligation du propriétaire de navire pour les obligations contractées par ou pour le capitaine, aux obligations qui ont été contractées « expressément » par ou pour le capitaine, et de trouver une réglementation pour le cas où celui qui est intervenu pour le capitaine l'a fait sans en avoir la compétence. Une autre restriction pourrait être par exemple, pour les autres préposés que les membres d'équipage, de réduire la responsabilité extracontractuelle aux préposés qui sont directement au service du propriétaire de navire ou de l'armateur.

Cette option offre l'avantage de ne pas entraîner un bouleversement radical du droit belge en vigueur et de permettre une réponse clairement identifiable aux interprétations jurisprudentielles et doctrinales existantes, tantôt pour les confirmer, tantôt pour les corriger. À défaut de meilleures alternatives, c'est cette sous-variante qui sera choisie ici.

4.289. Une quatrième option de base pourrait être de revoir radicalement la responsabilité du propriétaire de navire pour la faire coïncider avec les régimes de sûreté du droit commun.

On pourrait ainsi retravailler la responsabilité du propriétaire de navire – au-delà du fait de paraphraser les principes de droit commun en matière de responsabilité du commettant et d'obligation du mandant – dans le sens d'une solidarité légale. L'obligation solidaire du propriétaire de navire et de l'armateur / non-propriétaire est d'ailleurs explicitée dans certaines législations nationales telle la législation marocaine⁶²⁸. Dans cette hypothèse, bien entendu, il conviendrait encore d'établir quelles sont précisément les créances pour lesquelles la solidarité est d'application.

Une autre possibilité pourrait garantir la transformation de la co-obligation du propriétaire de navire en celle de caution légale, avec ou sans privilège d'éviction. Pareil régime accentuerait la fonction de sûreté supplémentaire du régime de responsabilité, mais pourrait nuire à un recouvrement aisé.

On renoncera ici à de tels exercices, plutôt théoriques, qui ne trouvent que peu ou pas d'appui dans les législations étrangères. À défaut, la Belgique s'éloignerait à nouveau de la moyenne internationale.

4.290. Une cinquième et dernière option de base pourrait être de restreindre radicalement, voire de supprimer la responsabilité du propriétaire de navire, ou du moins sa co-responsabilité, qui est actuellement presque systématique, et de retourner vers le droit commun en matière de mandat et de responsabilité des commettants pour les actes de leurs préposés.

On ne retrouve pas d'appui à l'étranger pour cette option « de droit commun ». Celle-ci doit dès lors être rejetée en partant du principe qu'il faut rechercher un rapprochement avec les tendances internationales.

La suppression de la co-responsabilité personnelle du propriétaire de navire pourrait bien se justifier en conjonction avec un régime légal élargi de la saisie-exécution sur navire, dans lequel une telle saisie est rendue possible par une disposition légale expresse dans tous les cas où une

⁶²⁸ L'art. 129 du *Code de commerce maritime* marocain dispose: « L'armateur non-propriétaire du navire est solidairement responsable avec le propriétaire, et dans les mêmes limites que ce dernier » (déjà mentionné dans Danjon II, 267, n° 641).

saisie conservatoire du navire est également possible (ou dans ceux où le navire fait l'objet d'un droit de sûreté maritime)⁶²⁹. Un tel régime se rapprocherait dans une certaine mesure de la figure anglaise de l'action *in rem*⁶³⁰ (sous réserve, il est vrai, des conditions d'application de la saisie conservatoire, qui ne sont pas les mêmes en Belgique et en Angleterre⁶³¹). Il correspondrait également à la justification théorique de la doctrine belge de la responsabilité dite réelle du propriétaire de navire et avec l'accent mis, du côté des créanciers, sur le souhait de pouvoir recouvrer les dettes sur le navire comme sûreté des créanciers maritimes⁶³². Même si cette combinaison alternative semble justifiable, elle n'a pas été défendue lors de la première consultation et n'est donc pas choisie ici comme point de départ.

4.291. Il ressort de la comparaison des scénarios alternatifs étudiés ci-dessus que l'option la plus appropriée en ce qui concerne les règles en vigueur de la responsabilité du propriétaire de navire, consiste à les retravailler, les affiner et, là où c'est nécessaire au vu de la position indiscutablement extrême du droit belge actuel à certains points de vue, à les resserrer quelque peu, de façon à se rapprocher plus de ce qui est d'usage au plan international, mais sans véritablement apporter, d'autre part, de changements essentiels dans la protection favorable existant pour les créanciers. Cette solution pragmatique présente l'avantage de ne pas entraîner de bouleversement radical pour le droit belge actuel et de présenter une réponse reconnaissable aux interprétations jurisprudentielles et doctrinales existantes.

E) CONCLUSION

4.292. De l'analyse critique faite ci-dessus du régime légal actuel de la responsabilité du propriétaire de navire en Belgique, il peut être conclu que ce régime ne donne absolument pas satisfaction. Le texte de loi reflète la jurisprudence en vigueur de façon défectueuse, les justifications théoriques ne prouvent nullement que la réglementation actuelle doit *coûte que coûte* être maintenue et le droit maritime belge prend, sur le plan international, une position extrême. Non seulement le droit belge relatif à la saisie conservatoire et aux privilèges maritimes est très favorable aux créanciers, et le navire remplit un rôle comme objet de recours facilement utilisable, mais de plus, le propriétaire de navire supporte une co-responsabilité personnelle extrême pour les dettes contractées à l'occasion de l'exploitation du navire. Dans aucun autre système de droit étudié, la concentration de la (co)responsabilité dans le chef du propriétaire de navire n'est aussi poussée qu'en Belgique.

En considérant les intérêts en jeu, l'analyse des autres mécanismes de sûreté et la comparaison des alternatives possibles, il faut conclure que, dans l'ébauche de Code belge de la navigation, il vaut mieux opter pour une révision, un raffinement et un resserrement de la réglementation de responsabilité contenue dans l'article 46 de la Loi Maritime.

⁶²⁹ Voir à ce sujet déjà *supra*, n° 4.275-276.

⁶³⁰ Voir à ce sujet en particulier *supra*, n° 4.237.

⁶³¹ Voir Livre bleu 10.

⁶³² Voir *supra*, n° 4.258.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 4.20. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

4.293.

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 3 – Responsabilité

Section 1 – Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Article 4.20. Autre législation

§ 1^{er}. Cette section ne porte pas préjudice:

1^o aux sections 2 et 3 du présent chapitre;

2^o au chapitre 2 du présent Titre, en particulier les dispositions concernant la responsabilité contractuelle de l'agent maritime;

3^o au chapitre 3 du titre 4, en particulier les dispositions concernant la responsabilité de l'équipage;

4^o au Titre 5, en particulier les dispositions concernant la responsabilité contractuelle de l'affrètement, du transporteur, du remorqueur, du pousseur et du manutentionnaire;

5^o à l'article 8.27, § 2;

6^o à l'article 1384, alinéa 3 du Code civil;

7^o aux dispositions concernant la responsabilité pénale, la responsabilité civile pour le paiement des amendes pécuniaires, et les sanctions administratives;

8^o aux dispositions concernant les droits de sûretés maritimes et de saisie de navires.

§ 2. L'article 3 de la loi du 10 février 2003 concernant la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes de droit public n'est pas d'application sur les personnes de droit public dans la mesure où celles-ci sont intervenues comme propriétaire de navire ou comme armateur et leur responsabilité est réglée par ce Chapitre.

B) COMMENTAIRE

4.294. La disposition proposée entend apporter des éclaircissements autour de la relation entre le régime spécifique de droit maritime de responsabilité du propriétaire de navire et quelques autres réglementations proches⁶³³.

4.295. Dans le § 1^{er}, 1^o, l'attention est tout d'abord attirée sur le fait que dans l'ébauche de Code belge de la navigation, d'autres *leges speciales* sont également reprises concernant la responsabilité du propriétaire de navire. Il s'agit en particulier des dispositions provenant de réglementations conventionnelles concernant la responsabilité environnementale, reprise dans la section 3 de ce

⁶³³ L'énumération n'implique pas que ce chapitre a forcément priorité sur d'autres réglementations qui ne sont *pas* expressément mentionnées.

chapitre. Il est évident que ces réglementations particulières ont priorité en cas d'incompatibilité. Il en va naturellement de même pour la réglementation relative à la limitation globale.

4.296. Dans le § 1^{er}, 2^o et 3^o, il est clairement indiqué que la responsabilité du propriétaire de navire réglementée dans cette section est totalement indépendante et en même temps fonctionne de manière cumulative vis-à-vis de la responsabilité propre, contractuelle du transporteur, d'autres prestataires de services et de l'équipage. Dans beaucoup de cas, la responsabilité du propriétaire de navire se réduit à une co-obligation qui sert de garantie au créancier⁶³⁴. Dans l'article 4.27 qui sera traité ci-dessous, il est stipulé qu'il s'agit d'une responsabilité *in solidum*.

4.297. Dans le § 1^{er}, 5^o, priorité est donnée à la réglementation justifiée ailleurs dans le détail de la légitimation passive en matière de sauvetage⁶³⁵.

4.298. Dans le § 1^{er}, 6^o, il est expliqué qu'il n'est nullement fait abstraction du droit commun en ce qui concerne la responsabilité des commettants pour le dommage provoqué par des préposés. Ce point est important parce que les dispositions reprises ci-dessous déclarent le propriétaire de navire responsable pour les actes du capitaine et des préposés, également au cas où ceux-ci ne sont pas ses propres préposés mais, par exemple, ceux d'un affrèteur coque nue. La disposition présentée ici fait clairement comprendre que la (co)responsabilité du propriétaire de navire ne fait pas abstraction de la responsabilité de droit commun du commettant (dans la plupart des cas l'affrèteur coque nue). La responsabilité du propriétaire de navire précisée ci-dessous n'est, en d'autres mots, pas exclusive, ce qui met fin du même coup à un très ancien débat⁶³⁶. Du fait que le commettant lui-même reste explicitement responsable, l'attention n'est plus exclusivement portée sur la (co)responsabilité particulière du propriétaire de navire.

4.299. Dans le § 1^{er}, 7^o, il est encore spécifié que cette section n'apporte aucune modification aux dispositions concernant la responsabilité pénale des personnes juridiques, la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et les sanctions administratives. Il s'agit ici d'un nouveau raffinement, de l'élaboration et de l'actualisation du principe déjà traduit dans l'article 46, §§ 2 et 3 de la Loi Maritime, selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire ne concerne pas les délits pénaux⁶³⁷. La disposition proposée envisage également d'émettre des réserves concernant les dispositions légales sur la responsabilité pénale des personnes morales⁶³⁸.

4.300. Enfin, dans le § 1^{er}, 8^o, il est spécifié que cette section ne porte pas atteinte aux dispositions concernant les droits de sûretés maritimes (en ce compris, le recouvrement inhérent sur le navire suite à des créances s'appuyant sur des privilèges maritimes) ainsi que la saisie conservatoire et la saisie-exécution de navires. À cet égard, il est fait référence à l'exposé général donné ci-dessus sur la relation mutuelle entre ces réglementations et la responsabilité du propriétaire de navire⁶³⁹.

4.301. Dans le § 2, il est clairement exprimé que la réglementation de responsabilité reprise dans cet article met de côté la loi du 10 février 2003 concernant la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes morales de droit public, examinée ailleurs⁶⁴⁰.

⁶³⁴ Voir déjà *supra*, n° 4.267.

⁶³⁵ Voir Livre bleu 8.

⁶³⁶ Voir *supra*, n° 4.183.

⁶³⁷ Voir *supra*, n° 4.175 et 4.202.

⁶³⁸ Voir en particulier loi du 4 mai 1999 instaurant la responsabilité pénale des personnes morales (MB 22 juin 1999) et les dispositions reprises depuis lors en cette matière dans le Code pénal (en particulier art. 5, 7 *bis*, 35-37 *bis* et 41 *bis*).

⁶³⁹ Voir *supra*, n° 4.268 et ss.

⁶⁴⁰ Voir Livre bleu 5.

B.2. ARTICLE 4.21. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

4.302.

Article 4.21. Dispositions dérogatoires

Les dispositions qui dérogent aux articles 4.20 et 4.23, § 1^{er}, 1^o, a) sont nulles.

B) COMMENTAIRE

4.303. La disposition proposée confirme le point de vue actuel selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire, telle qu'elle est réglée par l'article 46 de la Loi Maritime, est de droit supplétif⁶⁴¹. Pour autant que le droit concernant la forme du contrat en question le permette, il peut également être convenu que des personnes pour lesquelles le propriétaire de navire n'est pas responsable conformément aux dispositions proposées ici, peuvent, pour son application, malgré tout être considérées comme ses préposés⁶⁴².

4.304. L'article 4.20 concernant la priorité d'autres dispositions importantes ne peut cependant être écarté contractuellement. Les autres dispositions visées dérivent partiellement de conventions et touchent partiellement l'ordre public. Le fait que la disposition proposée ici ne peut porter atteinte à l'article 4.20 n'implique cependant pas que la responsabilité de droit commun des commettants ne serait elle-même plus modulable contractuellement.

4.305. On ne peut pas non plus s'écarter de la protection qui doit être donnée au créancier par l'article 4.23, § 1^{er}, 1^o, a). Lorsque le capitaine déclare intervenir pour une autre partie que le propriétaire de navire, cette partie doit aussitôt et clairement être identifiée.

B.3. ARTICLE 4.22. RESPONSABILITÉ POUR SES PROPRES FAITS

A) TEXTE DE LOI

4.306.

Article 4.22. Responsabilité pour ses propres faits

Le propriétaire de navire et l'armateur sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

B) COMMENTAIRE

4.307. Il faut faire remarquer d'emblée que les dispositions proposées ici, ainsi que celles qui suivront immédiatement, reposent sur une ventilation délibérée de l'article 46 de la Loi Maritime actuel en articles de loi séparés. Cette division en articles a pour but de favoriser la commodité d'utilisation.

⁶⁴¹ Voir *supra*, n° 4.188.

⁶⁴² Compar. précédemment, concernant une convention de remorquage, Delwaide-Blockx 1991, 987-988, n° 166.

4.308. La tendance générale de l'article proposé ici est de confirmer la validité de la responsabilité du propriétaire de navire et de l'armateur, telle qu'elle ressortirait également du droit général des obligations et en particulier du droit commun repris dans les articles 1382-1383 C.civ.

La disposition n'est en fait qu'une reprise de l'article 46, § 1^{er} de la Loi Maritime.

Le texte de loi existant a cependant quelque peu été réécrit.

Les mots inutiles de l'article 46 « Tout » et « personnellement » ont été omis⁶⁴³.

D'autre part, par analogie avec les articles 1382 et ss. C.civ., la notion de « faits illicites » (en néerlandais: *onrechtmatige daden*) a été choisie à la place du terme « faits » (en néerlandais: *handelingen*). Cela s'harmonise mieux avec l'article 1382 C.civ⁶⁴⁴.

Il a encore été ajouté qu'il doit s'agir de faits « qui causent à autrui un dommage », alors que l'article 46, § 1^{er} parle de « propres faits » sans plus.

Enfin, le mot « fautes », employé dans l'article 46, § 1^{er}, a été supprimé. Ce mot n'ajoute rien et ne se retrouve pas dans les §§ 2 et 3, ce qui suggère à tort que le propriétaire de navire, selon le droit actuel, n'est pas responsable pour les fautes du capitaine et de l'équipage qui consisteraient uniquement en des négligences.

B.4. ARTICLE 4.23. OBLIGATIONS CONTRACTÉES PAR OU POUR LE COMMANDANT

A) TEXTE DE LOI

4.309.

Article 4.23. Responsabilité pour les obligations contractées par ou pour le commandant

§ 1^{er}. Le propriétaire de navire est responsable des obligations:

1° qui sont contractées par le capitaine lui-même dans l'exercice de ses fonctions à bord du navire, à moins que:

a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le domicile ou siège sont communiqués en même temps; ou

b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;

2° qui sont contractées par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve:

a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou

b) que l'obligation concernée est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la

⁶⁴³ L'inutilité du mot « Tout » ressort du fait que celui-ci n'a pas été repris dans les §§ 2 et 3 de cet article. Le mot « personnellement » est, de toute façon, superflu et, de plus, troublant car les §§ 2 et 3 concernent également la responsabilité « personnelle » du propriétaire de navire (même s'il s'agit là de responsabilité « personnelle » pour le fait d'autrui). La formulation du texte de loi actuel suggère à tort une contradiction entre la responsabilité « personnelle » du § 1^{er} et la responsabilité « civile » des §§ 2 et 3. Cette contradiction n'existe pas et n'a non plus jamais été envisagée. Le mot « civil » n'avait pour but que d'éliminer la responsabilité pour des délits pénaux (voyez *supra*, n° 4.175).

⁶⁴⁴ Les articles 1382 et ss. C.civ. s'agissent de « faits », « négligence » et « imprudence ». Pour désigner l'ensemble de ces comportements, on peut parler de « faits illicites » (ou « fautes »).

même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou

c) que ni lui-même, ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant de l'obligation concernée.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} est d'application analogue sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 5.8, § 1^{er}, 4^o.

§ 3. Le paragraphe 2 ne déroge pas à l'article 7.9.

B) COMMENTAIRE

4.310. La disposition proposée concerne la responsabilité du propriétaire de navire pour les obligations (contractuelles) qui sont formellement contractées par ou pour le capitaine.

La disposition reprend dans une formulation modifiée le principe contenu dans le deuxième alinéa de l'article 46, § 2 de la Loi Maritime.

La formulation modifiée contient une restriction réfléchie et au demeurant minime de la responsabilité du propriétaire de navire existante selon le droit actuel. Il ressort de l'étude faite ci-dessus que, sur le fond, le droit belge en vigueur n'est pas facile à justifier et occupe du point de vue international une position extrême⁶⁴⁵. L'essentiel de la responsabilité du propriétaire de navire ainsi que la protection qui en découle pour les cocontractants restent cependant maintenus.

4.311. La disposition proposée, à la différence de la Loi Maritime, établit une distinction entre deux cas dans lesquels le propriétaire de navire est tenu responsable:

1^o la situation dans laquelle le capitaine est intervenu lui-même;

2^o la situation dans laquelle une obligation est contractée par un tiers qui déclare *expressément* agir « pour le capitaine » (« for the master »).

Dans les autres cas, le propriétaire de navire ne peut raisonnablement pas être tenu. L'on abandonne dès lors la règle, acceptée par la jurisprudence actuelle, mais difficilement justifiable sur le fond et extrême d'un point de vue international, qu'en matière de connaissements, ceux-ci sont toujours censés avoir été émis par le capitaine ou tacitement reconnus par lui. Suivant la nouvelle règle proposée, le propriétaire de navire reste tenu, même dans les cas où il n'intervient pas comme armateur, par les connaissements de capitaine, à condition que ceux-ci soient signés *expressément* par ou pour le capitaine.

Le Livre bleu 6 sur l'affrètement et le transport reviendra sur cette problématique. On examinera si un affinement, une spécification ou une dérogation sont souhaitables ou nécessaires pour certains contrats de transport (par exemple des connaissements d'expéditeur).

4.312. En général, il convient d'insister sur le fait qu'au plan international, une clarté et une transparence complètes sont attendues en matière de pouvoir de représentation.

Le code ISPS, tout d'abord, souligne que l'exploitant maritime doit dûment informer le capitaine sur les pouvoirs de représentation applicables:

⁶⁴⁵ Voir *supra*, n^o 4.266.

Regulation XI-2/5 requires the company to provide the master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:

- .1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents, contractors, concessionaries, for example, retail sales outlets, casinos etc;*
- .2 parties responsible for deciding the employment of the ship including, time or bareboat charterer(s) or any other entity acting in such capacity; and*
- .3 in cases when the ship is employed under the terms of a charter party, the contact details of those parties including time or voyage charterers (Part B, art. 6.1).*

Ensuite, l'UCP 600 fait la clarté en ce qui concerne les connaissements:

Article 20 Bill of Lading

a. A bill of lading, however named, must appear to:

i. indicate the name of the carrier and be signed by:

- the carrier or a named agent for or on behalf of the carrier, or*
- the master or a named agent for or on behalf of the master.*

Any signature by the carrier, master or agent must be identified as that of the carrier, master or agent.

Any signature by an agent must indicate whether the agent has signed for or on behalf of the carrier or for or on behalf of the master.

L'UCP 600 contient des prescriptions analogues pour les Sea Waybills (art. 21.a) et les Charter Party Bills of Lading (art. 22.a), qui ne sont pas négociables.

Ces normes internationales justifient le fait que dans la délimitation de la responsabilité des propriétaires de navire dans l'ébauche de Code belge de la navigation, le choix a été de partir du contenu réel des documents de transport en question et d'autres actes pertinents.

4.313. Attendu que, dans beaucoup de cas, le propriétaire de navire restera co-responsable avec le transporteur contractuel, et que le créancier rencontre plus précisément deux débiteurs responsables *in solidum* (voyez art. 4.27), la question se pose de la nécessité de reprendre dans le Code belge de la navigation une réglementation concernant l'indication du propriétaire de navire comme transporteur responsable lorsque le connaissement lui-même ne permet pas d'identifier ou de retracer le transporteur contractuel. Pareille réglementation se retrouve bel et bien en Allemagne⁶⁴⁶, par exemple. Le Livre bleu 6 reviendra sur cette problématique.

4.314. Indépendamment des autres exigences d'applicabilité prévues dans la formulation proposée (telle que l'exigence que le capitaine doit avoir agi dans l'exercice de son service à bord du navire – à propos de quoi, à titre d'explication, il est possible de se référer à la description des tâches du commandant dans l'article 5.8, commenté ailleurs), le propriétaire de navire peut échapper à la responsabilité dans cinq cas typiques.

Premièrement, c'est le cas lorsque le capitaine déclare expressément intervenir pour une autre partie, dont le nom et le siège ou le domicile sont donnés en même temps. Cette exception est justifiée à la lumière de la règle confirmée à l'article 4.21 selon laquelle la responsabilité du propriétaire de navire est de droit supplétif et donne ainsi priorité à la réalité contractuelle⁶⁴⁷. La formulation proposée ici protège cependant le préjudicié qui doit pouvoir trouver un débiteur alternatif. Il est évident que le renvoi par le capitaine à un autre mandant que le propriétaire de navire doit se faire de bonne foi. Elle doit, en d'autres mots, répondre à une situation réelle. Si ce

⁶⁴⁶ Voir *supra*, n° 4.228.

⁶⁴⁷ Compar. *supra*, n° 4.247 à propos du droit néerlandais.

n'est pas le cas, le propriétaire de navire reste tenu et le capitaine courra de plus le risque d'une responsabilité personnelle pour faute grave dans le sens de l'article 5.19.

En deuxième lieu, il est envisageable que le propriétaire de navire prouve que le capitaine a agi en dehors de sa compétence et que la partie adverse était au courant ou devait être au courant de cette incompétence. Il est légitime de placer la charge de la preuve sur le propriétaire de navire car l'autre partie doit pouvoir légitimement supposer qu'un capitaine qui pose un acte est compétent pour engager le propriétaire de navire.

En troisième lieu, le propriétaire de navire peut prouver que la personne qui est intervenue *pour le capitaine* a agi sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant ou devait être au courant de cette incompétence. Ce principe tempère quelque peu la responsabilité du propriétaire de navire et est – certes uniquement en ce qui concerne le principe – plus ou moins inspiré par la réglementation reprise dans le Code civil néerlandais⁶⁴⁸. D'un autre côté, les cocontractants et, en particulier, également les tiers-porteurs des connaissements restent bien protégés: une double charge de la preuve repose sur le propriétaire de navire et il sera vraisemblablement très difficile d'opposer au tiers-porteur une absence de compétence. Un renversement de la charge de la preuve en faveur du propriétaire de navire serait trop éloigné du droit belge en vigueur et ne trouverait d'ailleurs pas d'appui dans des exemples à l'étranger. On peut cependant bien attendre du cocontractant, s'il existe des raisons de douter, qu'il s'informe sur les circonstances exactes concernant l'existence de la capacité de représentation. Ici également, comme dans le droit existant, le caractère supplétif de la réglementation légale continuera d'ailleurs à jouer, de sorte que le propriétaire de navire peut, le cas échéant, exclure ou réduire la capacité de représentation dans le chef des affréteurs ou d'autres parties dans la chaîne des contrats.

En quatrième lieu, le propriétaire de navire peut toujours prouver que l'obligation en question contractée « pour le capitaine » est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou se devait de l'être. Ce critère codifié dans une certaine mesure un point de vue existant concernant l'émission de connaissements d'expéditeurs et d'autres.⁶⁴⁹ Une simple correction ultérieure d'une obligation préexistante, contractée entre les mêmes parties, ne tombe pas sous cette exception. En pareil cas, la nouvelle obligation n'est pas « incompatible » avec la précédente, mais ne fait que modifier celle-ci. Le terme « incompatible » doit dès lors être interprété dans un sens restrictif. Le Livre bleu 6 reviendra sur la problématique des connaissements d'expéditeur.

En cinquième lieu, le propriétaire de navire peut toujours prouver que ni lui-même, ni l'armateur n'étaient au courant « ou pouvaient raisonnablement être au courant » de l'obligation concernée. Cette dernière formulation a été volontairement affûtée. Ce critère peut également avoir son importance par rapport à une situation de transport sous un connaissement d'expéditeur ou un document similaire ou, par exemple, également à l'occasion d'une livraison de marchandises à un exploitant indépendant d'un établissement horeca ou d'un salon de coiffure à bord ou à un médecin de bord indépendant. Il s'agit en particulier de conventions qui sont conclues en dehors de l'exploitation véritable du navire.

4.315. La disposition proposée dans le § 1^{er} concerne en première instance les obligations contractées par ou pour un « capitaine ». Malgré le fait que d'autres commandants que le capitaine peuvent traditionnellement être censés ne pas disposer d'une capacité de représentation⁶⁵⁰, ils

⁶⁴⁸ Voir *supra*, n° 4.247.

⁶⁴⁹ Voir à ce sujet *supra*, n° 4.215.

⁶⁵⁰ Voir Livre bleu 5.

peuvent, conformément à la pratique et à l'article 5.8, § 1^{er}, 4^o (discuté ailleurs), conclure dans une mesure limitée des actes juridiques pour le compte d'autres parties, à côté de la possibilité d'exercer un mandat de droit commun (voir art. 5.9, § 7^o). Dans le premier cas, la même (co-)obligation du propriétaire de navire sera de mise, conformément au § 2 proposé ici. Dans le deuxième cas, il ne se produira qu'un lien de droit commun du mandataire. Il n'y a cependant pas lieu d'instaurer, en ce cas, une obligation générale légale du propriétaire de navire.

4.316. A toutes fins utiles, il est confirmé que l'article proposé ici vaut pour tous les capitaines et commandants, qu'ils interviennent sur la base d'un contrat d'engagement maritime ou non.

4.317. Dans le § 3, il est précisé que cet article ne déroge pas à l'article 7.9, qui concerne la capacité de représentation de l'agent maritime.

B.5. ARTICLE 4.24. FAITS DU COMMANDANT

A) TEXTE DE LOI

4.318.

Article 4.24. Faits du commandant

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le commandant dans l'exercice de ses fonctions et qui causent à autrui un dommage.

B) COMMENTAIRE

4.319. La disposition proposée fixe la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes du commandant (ou d'autres faits du commandant qui génèrent une responsabilité extracontractuelle⁶⁵¹). Il a été expliqué ci-dessus que le maintien de cette règle de responsabilité qui existe déjà actuellement, même si, en fait, elle charge également le propriétaire de navire d'une responsabilité de commettant, y compris lorsqu'il n'est *pas* lui-même le commettant, n'a pas provoqué de controverses lors de la première consultation, même du côté des armateurs.

4.320. Suivant l'article 4.20 étudié ci-dessus, la règle de responsabilité proposée ici vaut indépendamment de la responsabilité de droit commun du commettant du capitaine, au cas où ce commettant est une autre personne que le propriétaire de navire⁶⁵². Ce commettant sera, en principe, qualifié d'"armateur" dans le sens de l'article 4.1, 2^o déjà explicité ci-dessus. Au vu de l'acceptation de la (co)responsabilité du propriétaire de navire au cours de la première consultation et de la nécessité d'une protection maximale du préjudicié, le choix a été de ne pas déplacer la responsabilité traitée ici du propriétaire de navire vers l'armateur (indépendamment du fait de savoir si ce dernier est propriétaire de navire ou pas)⁶⁵³.

4.321. La disposition proposée ici est plus précisément la reprise du premier alinéa de l'article 46, § 2 de la Loi Maritime qui fixe la responsabilité du propriétaire de navire pour les faits du capitaine.

Cette disposition a également été légèrement remaniée.

⁶⁵¹ Il ne doit dès lors pas nécessairement s'agir de responsabilité pour faute (Compar. *supra*, n° 4.232 à propos du § 480 du projet de nouveau code allemand).

⁶⁵² Voir déjà *supra*, n° 4.298.

⁶⁵³ Voir encore une fois *supra*, n° 4.282.

Tout d'abord, ici également, il a été opté pour la description « faits [...] qui causent à autrui un dommage » au lieu du lapidaire « handelingen » (dans le texte néerlandais). Les négligences ne sont pas reprises particulièrement dans l'article 46, § 2 de la Loi Maritime et n'ont pas non plus été reprises ici⁶⁵⁴. Mais il va de soi que l'article proposé vise, sur le plan du contenu, également la responsabilité pour négligence.

Une modification importante réside dans le fait que la disposition proposée parle du commandant et non du capitaine. La raison en est que l'ébauche de Code belge de la navigation est également destinée à valoir pour des navires à bord desquels l'autorité n'est pas entre les mains d'un capitaine mais d'une autre sorte de commandant. L'article 46 de la Loi Maritime vaut d'ailleurs également déjà pour de pareils bâtiments, ce qui rend malheureux l'emploi du terme « capitaine »⁶⁵⁵. La notion de commandant est expressément définie dans l'ébauche de Code belge de la navigation (art. 5.1, 3°).

Le mot « civilement », employé dans l'article 46, § 2, est supprimé. Cet aspect est entendu dans l'article 4.20, § 1, 7° qui a été exposé ci-dessus.

4.322. En principe, le propriétaire de navire est également responsable pour les fautes que le capitaine commet lors de l'exercice de ses fonctions de droit public. A cette occasion, le capitaine reste effectivement le préposé du propriétaire ou de l'armateur et l'autorité n'intervient pas *de facto*. Il existe une exception, à savoir la violation de l'obligation d'assistance, telle que visée à l'article 8, troisième alinéa de la Convention sur l'abordage de 1910 et à l'article 10.3 de la Convention d'assistance de 1989, reprise dans l'ébauche de Code belge de la navigation à l'article 8.13, troisième alinéa, et à l'article 8.25, § 2.

B.6. ARTICLE 4.25. FAITS DES PRÉPOSÉS

A) TEXTE DE LOI

4.323.

Article 4.25. Responsabilité pour les faits des préposés

§ 1^{er}. Le propriétaire de navire est responsable pour:

1° les faits illicites commis par les marins dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage;

2° les faits commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sous réserve des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

L'alinéa précédent n'est pas d'application lorsque le fournisseur de services a la direction des manœuvres de navigation.

⁶⁵⁴ Voir encore une fois *supra*, n° 4.190.

⁶⁵⁵ Voir déjà *supra*, n° 4.216.

B) COMMENTAIRE

4.324. La disposition proposée est la reprise, sous une formulation modifiée, de la règle qui figure actuellement à l'article 46, § 3 de la Loi Maritime. La nouvelle disposition tend en fait à confirmer le droit existant et, par la même occasion, à le préciser.

4.325. Le point de départ qui est confirmé est le fait que le propriétaire de navire est responsable pour les fautes de l'équipage et des autres préposés. Cette disposition protège les tiers-préjudiciés qui trouvent dans la personne du propriétaire de navire un débiteur facilement traçable et le plus souvent solvable. À la différence d'autres pays, la responsabilité, en cas d'affrètement coque nue n'est pas déplacée vers l'affrèteur coque nue. D'autre part, la (co)responsabilité du propriétaire de navire ne déroge pas à la responsabilité personnelle, de droit commun, du commettant – par exemple, l'affrèteur coque nue⁶⁵⁶.

4.326. Par rapport au texte de la Loi Maritime en vigueur, quelques modifications de texte sont également proposées ici.

Certaines sont dans la lignée des modifications rédactionnelles déjà commentées ci-dessus. C'est ainsi que, dans cette disposition, le mot « civilement », employé dans l'article 46, § 3 de la Loi Maritime, a également été supprimé⁶⁵⁷.

4.327. Dans le § 1^{er}, 1^o, dans le droit fil de la terminologie introduite dans l'ébauche de Code belge de la navigation, on fait état de « marins » au lieu de l'« équipage ». Cette dernière notion n'est pas définie dans la Loi Maritime. La notion de « marins » est, quant à elle, décrite dans l'ébauche de Code belge de la navigation dans l'article 5.1, 2^o, commenté ailleurs. Dans la ligne de la Convention sur le travail maritime de 2006, elle désigne toute personne employée pour le service à bord⁶⁵⁸. Le régime de responsabilité qui est examiné ici ne concerne que les membres de l'équipage qui sont directement au service du propriétaire de navire lui-même.

4.328. En outre, le § 1^{er}, 2^o précise la responsabilité du propriétaire de navire pour d'*autres* préposés que les marins.

La responsabilité ne vaut que pour « les faits commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage ».

La formulation montre clairement que le propriétaire de navire reste responsable lorsque le préposé n'intervient pas à son propre service, mais au service de l'armateur, selon la définition donnée à cette dernière notion dans l'article 4.1, 2^o.

La responsabilité du propriétaire de navire est en même temps limitée à ces cas. Il faut, en d'autres mots, qu'il s'agisse de préposés qui travaillent effectivement *directement* au service du propriétaire de navire ou de l'armateur. Les préposés du personnel aidant utilisé par le propriétaire de navire ou par l'armateur ou des prestataires de services ou des fournisseurs contractés par lui – tels qu'un manutentionnaire, un réparateur de navires ou un fournisseur de combustibles ou d'aliments – ne sont pas concernés. Pour les faits de ces préposés, seul le commettant concerné reste responsable. Le projet de nouveau code maritime allemand a proposé de rendre le propriétaire de navire bel et bien responsable pour, par exemple, les ouvriers

⁶⁵⁶ Voir déjà *supra*, n° 4.298.

⁶⁵⁷ Voir à ce sujet *supra*, n° 4.321.

⁶⁵⁸ Voir en outre Livre bleu 5.

d'arrimeurs indépendants⁶⁵⁹. A la lumière de l'analyse du droit maritime belge figurant ci-dessus et de la nécessité de mieux définir la responsabilité du propriétaire de navire, l'ébauche de Code belge de la navigation a opté pour une autre réglementation. Celle-ci doit également être vue avec comme arrière-fond la suppression légale de la théorie contenue dans l'arrêt de l'arrimeur et l'instauration d'un droit d'action direct de l'intéressé aux marchandises à l'encontre du manutentionnaire. Ces interventions sont développées dans le Chapitre 4 du Titre 5, commenté ailleurs⁶⁶⁰.

Il n'a pas plus été recherché de rendre le propriétaire de navire responsable pour les faits de militaires ou de passagers embarqués à bord⁶⁶¹. Le propriétaire de navire n'est pas non plus responsable pour les actes illicites commis par des exploitants indépendants travaillant à bord (par exemple, le restaurateur ou le salon de coiffure à bord d'un navire de croisière ainsi que les préposés de ceux-ci, ou encore le médecin de bord travaillant sur une base indépendante). Selon l'article 4.20, qui a déjà été commenté ci-dessus, le droit commun de la responsabilité reste applicable, en ce compris les règles concernant l'engagement occasionnel. La disposition proposée n'implique pas plus la responsabilité du propriétaire ou de l'« armateur » d'un yacht de plaisance pour les faits d'amis embarqués à bord, sauf le cas où ceux-ci devraient être considérés comme des « préposés ».

Le texte de loi proposé exige également que les faits soient commis « au service du navire ». Les faits commis par les préposés concernés et qui n'ont rien à voir avec l'usage ou l'exploitation du navire, comme par exemple un vol commis par un membre de l'équipage autre part dans le port, n'entrent pas en considération.

La question de savoir si les faits des préposés concernés entraînent également, à côté de la responsabilité du propriétaire de navire, celle de la responsabilité de l'employeur et/ou celle de celui qui engage quelqu'un occasionnellement, doit être étudiée sur la base du droit commun de la responsabilité par rapport à des situations d'engagement occasionnel, droit qui ne paraît cependant pas établi de façon incontestable.

4.329. Le § 2 entre plus dans le détail au sujet de la responsabilité du propriétaire de navire pour les prestataires de services dits technico-nautiques (pilotage, remorquage et lamanage)⁶⁶². La définition tend en fait à confirmer le droit existant. La formulation a cependant été adaptée.

Tout d'abord, et à la différence de ce que stipule l'article 46, § 3 de la Loi Maritime, il n'est plus seulement fait mention du pilote, mais également des autres fournisseurs de services technico-nautiques. En effet, un traitement distinct aurait été difficile à justifier.

En deuxième lieu, on a tenté de trouver une réglementation qui tienne compte de la répartition des compétences entre compétences fédérales et compétences régionales. Comme déjà expliqué *supra*, les Régions sont compétentes pour la réglementation concernant le pilotage, ce qui implique, entre autres, qu'elles précisent la position juridique du pilote à bord du navire⁶⁶³. D'autre part, la réglementation de la (co)responsabilité du propriétaire de navire, comme règle de droit commercial et plus particulièrement de droit maritime, relève de la compétence exclusive du législateur fédéral⁶⁶⁴. C'est la raison pour laquelle, dans la réglementation proposée, le choix a été

⁶⁵⁹ Voir *supra*, n° 4.232.

⁶⁶⁰ Voir Livre bleu 7.

⁶⁶¹ Voir à ce sujet déjà *supra*, n° 4.201.

⁶⁶² La notion de services technico-nautiques est employée dans les propositions successives pour une directive européenne concernant les services portuaires, comprenant également les trois services cités ici.

⁶⁶³ Voir *supra*, n° 4.200.

⁶⁶⁴ Voir en général Livre bleu 1, 56, n° 1.34.

fait d'une réglementation générique concernant la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes des fournisseurs de services technico-nautiques, qui doit cependant s'effacer au profit d'éventuelles autres dispositions contraires figurant dans la réglementation organique concernant les fournisseurs de services individuels locaux concernés, et qui peuvent également régler la propre responsabilité de ces fournisseurs de services et des membres du personnel concernés⁶⁶⁵. L'objectif n'était donc pas d'introduire un système déguisé de compétences concurrentielles, mais de tenter d'harmoniser le mieux possible l'exercice de compétences qui inévitablement se côtoient sur le plan du contenu.

D'autre part, la disposition proposée ne suggère plus que le pilote serait un préposé du propriétaire de navire.

4.330. Le deuxième alinéa du § 2 précise que la responsabilité du propriétaire de navire cesse lorsque, par exemple, le service de remorquage ou le pilote a la direction des opérations. Dans la pratique, cela ne se produira qu'exceptionnellement. De surcroît, il faut, à cet égard, également tenir compte de la réglementation, exposée ailleurs, concernant la responsabilité en cas d'abordage⁶⁶⁶.

B.7. ARTICLE 4.26. RESPONSABILITÉ APRÈS CESSION DE PROPRIÉTÉ

A) TEXTE DE LOI

4.331.

Article 4.26. Responsabilité après cession de propriété

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où le fait causant dommage a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

B) COMMENTAIRE

4.332. Dans un souci de sécurité juridique, la disposition proposée codifie une manière de voir qui prévaut déjà à l'heure actuelle⁶⁶⁷.

B.8. ARTICLE 4.27. RESPONSABILITÉ *IN SOLIDUM*

A) TEXTE DE LOI

4.333.

Article 4.27. Responsabilité in solidum

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables *in solidum*.

⁶⁶⁵ Il est bien évident qu'il n'est pas non plus dérogé aux conditions contractuelles ou réglementaires qui règlent la relation entre le fournisseur et le consommateur du service.

⁶⁶⁶ Voir Livre bleu 8.

⁶⁶⁷ Voir *supra*, n° 4.189.

B) COMMENTAIRE

4.334. Dans un souci de favoriser la sécurité juridique, la disposition proposée explicite une règle existante, qui est aujourd'hui assez généralement acceptée⁶⁶⁸. Même si la responsabilité *in solidum*, en tant que telle quelle, est une construction jurisprudentielle, elle se trouve ici consacrée dans un texte de loi⁶⁶⁹. Sa signification n'est peut-être pas entièrement établie, mais elle l'est certainement assez pour qu'une plus ample description ne soit pas nécessaire. Il n'est pas souhaitable de (re)définir les contours de la responsabilité *in solidum* dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

B.9. ARTICLE 4.28. DROIT DE RECOURS

A) TEXTE DE LOI

4.335.

Article 4.28. Droit de recours

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 4.23, 4.24 ou 4.25 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur, qui sont responsables *in solidum* à son égard.

Le précédent alinéa vaut sans préjudice du propre droit de recours de l'armateur.

B) COMMENTAIRE

4.336. La disposition proposée confirme également une règle concernant le droit de recours qui est actuellement acceptée de façon générale, mais qui n'est pas explicitée dans la Loi Maritime⁶⁷⁰.

Cette règle est cependant élargie en ce sens que le propriétaire de navire peut se retourner non seulement contre celui qui a véritablement causé le dommage, mais également contre l'armateur qui a, par définition, la véritable direction du navire entre ses mains (voir encore une fois art. 4.1, 3°). Cette solution est une atténuation, en faveur du propriétaire de navire, de la non-insertion dans l'ébauche de Code belge de la navigation d'une règle – pourtant d'application dans d'autres pays – qui, en cas d'affrètement coque nue, déplace la responsabilité du propriétaire vers l'affrèteur coque nue. Dans l'ébauche de Code belge de la navigation, le tiers peut, même en cas de transfert de la gestion nautique, toujours continuer à s'adresser au propriétaire enregistré, mais ce dernier trouve dans le code un droit de recours – même s'il est supplétif – contre l'armateur.

⁶⁶⁸ Voir *supra*, n° 4.185.

⁶⁶⁹ Voir déjà *supra*, n° 4.280.

⁶⁷⁰ Voir *supra*, n° 4.187.

5. LIMITATION GÉNÉRALE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

4.337. Les règles de base en matière de limitation générale ou globale de la responsabilité du propriétaire de navire sur la base du tonnage du navire sont énoncées dans les articles 47 à 54 de la Loi Maritime, déjà cités *supra*⁶⁷¹ dans leur intégralité.

L'article 47, § 1^{er}, premier alinéa de la Loi Maritime dispose que sous réserve des dispositions des §§ 2 et 3 dudit article, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après « Convention LLMC ». Le deuxième alinéa de la même disposition ajoute que l'application des alinéas d et e du § 1^{er} de l'article 2 de cette convention est exclue.

L'article 47, § 4 de la Loi Maritime stipule que l'assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel les services d'assistance ou de sauvetage sont fournis, peut limiter sa responsabilité à concurrence du montant fixé à l'article 6, § 4, de la Convention LLMC.

Les articles 48 à 53 de la Loi Maritime, également déjà cités, et qui sont répartis en trois sections distinctes, réglementent la procédure pour la formation du fonds de limitation.

Conformément à l'article 54 de la Loi Maritime également déjà cité *supra*⁶⁷², les termes « propriétaires de navire » et « assistant » doivent être compris dans le sens qu'ils ont à l'article premier 1, 2^o et 3^o de la Convention LLMC. La notion de « propriétaire de navire » est définie à l'article 1.2 de la Convention LLMC comme étant « le propriétaire, l'affréteur et l'affréteur gérant d'un navire de mer ». L'article 1.3 de la Convention LLMC définit la notion d'« assistant » (et non « redder » (sauveteur) comme dans la traduction néerlandaise initialement publiée par la Belgique⁶⁷³) comme « toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. »⁶⁷⁴.

4.338. La Convention LLMC précitée a été approuvée par la loi déjà mentionnée *supra*⁶⁷⁵ du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime (art. 1^{er}, c)).

Depuis lors, la Belgique s'est liée par le Protocole LLMC de Londres du 2 mai 1996 (ci-après le « Protocole LLMC 1996 »), qui a été ratifié par la loi du 10 septembre 2009⁶⁷⁶. La Belgique a

⁶⁷¹ Voir *supra*, n° 45.

⁶⁷² Voir aussi déjà *supra*, n° 10.

⁶⁷³ Voir l'erratum dans le MB 8 décembre 1990 et aussi *infra*, n° 4.347.

⁶⁷⁴ Le même alinéa ajoute que les opérations d'assistance de sauvetage comprennent également celles que vise l'art. 2, par. 1, al. d), e) et f). Cela concerne plus précisément les opérations consistant à renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord (d)), à enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du navire (e)) et les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la dite convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures (f)).

⁶⁷⁵ Voir *supra*, n° 4.170.

dénoncé la convention initiale LLMC de 1976⁶⁷⁷. Par conséquent, la Belgique est liée par la Convention LLMC 1996 vis-à-vis des autres États qui sont parties au Protocole LLMC 1996, mais elle n'est pas liée par les dispositions de la Convention LLMC de 1976 vis-à-vis des États qui sont seulement parties à la convention de 1976 (art. 9.2 Protocole LLMC 1996).

4.339. Il a également déjà été exposé *supra*⁶⁷⁸ que le champ d'application des articles 47 à 54 de la Loi Maritime, examinés ici, a été étendu par l'article 10 de la loi du 11 avril 1989 « aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments » et « aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique ».

En outre, l'article 11 de la loi précitée du 11 avril 1989 dispose que:

Pour l'application de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, aux bâtiments de mer dont le tonnage brut est inférieur à 300, le Roi détermine:

- 1° les catégories de ces bâtiments;*
- 2° le montant de la limitation de la responsabilité.*

Le roi a fait usage de ce pouvoir dans l'arrêté royal du 24 novembre 1989 « relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime »⁶⁷⁹ (ci-après: l'« arrêté de limitation de la responsabilité »). L'article 4 de cet arrêté s'énonce comme suit:

§ 1. Pour les bâtiments de mer dont le tonnage brut est inférieur à 300, les limites de la responsabilité sont celles établies par l'article 6, 1, a (i) et b (i) de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

§ 2. Pour l'application des articles 12 à 18 inclus de la loi visée au deuxième alinéa du paragraphe 1er, le propriétaire d'un navire de mer non soumis à la Convention internationale de 1969 en matière de jaugeage des navires, peut limiter sa responsabilité à la valeur de son bâtiment au moment de l'événement dommageable, toutefois à un minimum de 375 000 EUR.

4.340. S'agissant de la navigation intérieure, il convient encore une fois⁶⁸⁰ de citer ici dans son intégralité l'article 273 de la Loi Maritime:

§ 1^{er}. Sous réserve des paragraphes 2 à 4, sont applicables aux bâtiments de navigation intérieure et aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi:

1° les articles 1 à 15 compris, sauf l'article 6, § 5, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après Convention LLMC.

L'article 2, § 1er, lettres d et e, de la Convention LLMC est applicable aux bâtiments de navigation intérieure ainsi qu'aux bâtiments et engins flottants y assimilés.

2° Les articles 46, 48 à 58 et 67 de ce Livre.

⁶⁷⁶ L. 10 septembre 2009 portant assentiment au Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996 (MB 28 décembre 1996).

⁶⁷⁷ Cette dénonciation a pris effet à compter du 1er novembre 2010 (MB 28 décembre 2009, Ed. 3).

⁶⁷⁸ Voir encore une fois *supra*, n° 4.170.

⁶⁷⁹ A.R. 24 novembre 1989 relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime (MB 1 décembre 1989, err. 8 décembre 1990).

⁶⁸⁰ Voir déjà *supra*, n° 4.171.

3° les articles 12 à 14, 16 et 17 de la loi portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 2. Pour l'application du § 1^{er} du présent article la notion de navire de mer est, où elle se trouve dans les articles visés, remplacée par " bâtiment de navigation intérieure ".

§ 3. Les limites de responsabilité visées aux articles 6, par. 1 et 4, et 7 de la Convention LLMC, et la base de calcul de la limitation de la responsabilité sont établies par le Roi.

Le Roi peut à tout moment adapter les données ci-dessus en tenant compte de la situation économique.

§ 4. Les créances visées à l'article 2, par. 1^{er}, d et e de la Convention LLMC comprennent aussi les créances de l'autorité causées par des mesures et opérations visées à l'article 14 de la loi visée au par. 1^{er}, 3°.

Les articles 1 à 3 de l'arrêté de limitation de responsabilité décrivent les bâtiments assimilés aux bateaux de navigation intérieure et fixent pour ces bâtiments les limites de responsabilité. Ces articles s'énoncent comme suit:

Article premier

§ 1^{er}. Sont assimilés aux bateaux de navigation intérieure pour l'application des articles 2 et 3, tant qu'ils servent exclusivement sur les eaux intérieures:

1° les sortes suivantes de bâtiments:

- les bâtiments exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;
- les bâtiments affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique;
- les hydroglisseurs;
- les bacs;
- les pousseurs;

2° les engins flottants comme les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins et outillages flottants et mobiles de nature analogue.

§ 2. Ne sont pas des bâtiments ou des engins flottants dans le sens du paragraphe 1^{er}: les planches à voile et les autres engins de plage ou de récréation aquatique.

§ 3. Sont considérés être les eaux intérieures pour l'application du paragraphe 1^{er}, les eaux visées au premier alinéa de l'article 5 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë faite à Genève le 29 avril 1958, ainsi que les eaux des ports, établis par le règlement de police et de navigation de la mer territoriale, des ports et plages du littoral belge.

§ 4. Les bateaux de navigation intérieure et les bâtiments y assimilés sont nommés " bâtiments " dans les articles 2 et 3.

§ 5. La Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, est nommée ci-après la Convention LLMC.

Article 2

§ 1^{er}. Pour l'application du premier paragraphe de l'article 6 de la Convention LLMC, les limites de responsabilité et la base de calcul de la limitation de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et nées d'un même événement, sont établies comme suit:

a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles:

(i) pour un bâtiment non affecté au transport de marchandises, notamment un bâtiment à passagers: 250 EUR pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bâtiment à l'enfoncement maximal autorisé;

(ii) pour un bâtiment affecté au transport de marchandises: 250 EUR par tonne de port en lourd du bâtiment;

(iii) pour un pousseur ou remorqueur: 870 EUR pour chaque KW de la puissance de ses machines de propulsion;

(iv) pour les engins flottants: leur valeur au moment de l'événement dommageable;

b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés à la lettre a).

§ 2. Les limites de la responsabilité de celui qui assiste un bâtiment ou engin flottant et qui, ce faisant, n'agit pas à partir d'un navire de mer, d'un bâtiment ou d'un engin flottant, ou qui, ce faisant, agit uniquement à bord de ce bâtiment ou engin flottant, sont calculées selon une jauge de 350 tonnes de port en lourd.

Article 3

§ 1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bâtiment et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bâtiment est fixée à une somme de 136 500 EUR par capita multipliée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bâtiment au moment de l'événement.

Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 895 000 EUR par bâtiment ou supérieures aux montants suivants:

- a) 3 750 000 EUR pour les bâtiments transportant au maximum 100 passagers;
- b) 7 500 000 EUR pour les bâtiments transportant au maximum 180 passagers;
- c) 15 000 000 EUR pour les bâtiments transportant plus de 180 passagers.

§ 2. Aux fins du présent article, " créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bâtiment " signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bâtiment ou pour le compte de cette personne:

- a) en vertu d'un contrat de transport de passagers, ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

4.341. S'agissant spécifiquement de la limitation de responsabilité pour les frais d'enlèvement des épaves, il convient enfin de renvoyer à l'article 18 de la loi du 11 avril 1989 (qui, en ce qui concerne le chapitre en question, est désignée ci-après également comme « la loi sur les épaves »):

Le propriétaire d'un navire de mer, qui – en vertu de l'article 16 – est débiteur du paiement des frais, peut limiter sa responsabilité lors de ce paiement, aux montants suivants:

1° Pour son navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux: 370.000 EUR.

2° Pour son navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux, le montant indiqué au 1° majoré de:

- 445 EUR par tonneau de jauge pour chaque tonneau supplémentaire de 501 à 6 000 tonneaux;
- 175 EUR par tonneau de jauge pour chaque tonneau supplémentaire de 6 001 à 70 000 tonneaux;
- 125 EUR par tonneau de jauge pour chaque tonneau supplémentaire au delà des 70 000 tonneaux.

L'assureur du propriétaire susvisé peut invoquer la même limitation.

Le Roi peut à tout moment adapter les montants susvisés en tenant compte de la situation économique.

Le propriétaire responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Pour l'application de cet article, il est entendu par tonneau de jauge, pour les navires de mer soumis à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, le tonnage brut calculé conformément aux règles de mesure, prévues à l'Annexe I de cette Convention.

Pour les autres navires de mer, le Roi détermine les limites de responsabilité ainsi que les critères et la base de leur calcul.

4.342. S'agissant de la compétence judiciaire pour les procédures de limitation de responsabilité, il faut tenir compte de quelques dispositions reprises dans le Code judiciaire (en particulier l'art. 588, 9° et l'art. 627, 10°), qui sont commentées ci-après⁶⁸¹.

⁶⁸¹ Voir *infra*, n° 4.392.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES PROBLÈMES

4.343. Même si la réglementation légale actuelle de la limitation de responsabilité repose sur la réglementation internationale généralement suivie⁶⁸² de la Convention LLMC, force est de constater que la réglementation nationale en la matière présente des défauts.

Ces défauts concernent la réglementation matérielle de la limitation de responsabilité, d'une part, et la réglementation de la procédure de limitation, d'autre part.

S'agissant de la réglementation matérielle, les problèmes suivants méritent notre attention:

- l'intégration de la Convention LLMC dans le droit belge, peu heureux sur le plan de la technique législative;
- le régime national défaillant pour les petits navires de mer et la navigation intérieure;
- le manque de clarté du régime de limitation en cas de pollution par les hydrocarbures;
- les possibilités d'actions discutables pour les administrations chargées des voies d'eau et des ports;
- les tensions avec les lois concernant les contrats de travail en mer.

S'agissant de la réglementation de la procédure, les difficultés suivantes sont présentes:

- toute une série de défauts sur le plan de la technique législative, et en particulier l'organisation, source de confusion, des différentes dispositions en la matière dans la Loi Maritime;
- le régime insatisfaisant de la limitation de responsabilité sans formation de fonds;
- la réglementation défaillante en matière de procédures de formation du fonds en ce qui concerne notamment l'octroi de sûretés;
- la réglementation défaillante en matière de contestations relatives à la formation du fonds;
- la réglementation défaillante en matière de liquidation du fonds de limitation;
- les incohérences de la réglementation de la compétence judiciaire par rapport aux différents fonds de limitation.

Il existe enfin des équivoques sur certains aspects de DIP.

Ces points problématiques seront successivement examinés ci-après.

- L'INTÉGRATION DE LA CONVENTION LLMC DANS LE DROIT BELGE, PEU HEUREUSE SUR LE PLAN DE LA TECHNIQUE LÉGISLATIVE

4.344. L'exposé des motifs de l'ébauche de Code belge de la navigation examine la manière dont le législateur belge a transposé en droit belge des conventions uniformes de droit privé dans le domaine du droit de la navigation. Il relève que la manière de procéder en Belgique n'est pas cohérente, et qu'il existe des arguments qui expliquent pourquoi une reprise littérale des règles matérielles de la convention, y compris dans le cadre de leur portée internationale, est préférable⁶⁸³.

En vertu d'une telle option, la Convention LLMC doit également être reprise dans le nouveau Code et l'on ne peut plus se satisfaire d'un simple renvoi, comme dans l'actuel article 47 § 1^{er} de la

⁶⁸² Voir plus en détail *infra*, n° 4.400.

⁶⁸³ Voir Livre bleu 1, 94 et ss., n° 1.86 et ss.

Loi Maritime. Cette innovation reprend notamment le choix fait précédemment aux Pays-Bas de reprendre dans le livre 8 du Code civil, et en dépit de la tendance moniste du système juridique, la Convention LLMC, considérée également dans ce pays comme ayant un effet direct⁶⁸⁴. À l'occasion de la transposition dans le nouveau Code belge de la navigation de la Convention LLMC, il convient d'explicitier que depuis, la Belgique a été liée par le Protocole LLMC de 1996.

4.345. À l'occasion de la transposition de la Convention LLMC et du Protocole de 1996, il convient d'apporter l'attention requise à une meilleure manière de procéder en termes de technique législative. La rédaction actuelle laisse à désirer à de nombreux égards.

4.346. Un premier défaut concerne la définition du champ d'application de la Convention LLMC en ce qui concerne le type de navire.

En principe, la Convention LLMC ne concerne que la limitation de la responsabilité pour le « navire de mer » (« *seagoing ship* »). Cette dernière notion est expressément utilisée dans la convention (voir art. 1.2), mais elle n'y est pas définie. Même si, dans la pratique juridique belge, on procède un peu différemment⁶⁸⁵, il est clair que la notion de navire de mer, au sens de la Convention LLMC, doit faire l'objet d'une interprétation autonome propre à la convention⁶⁸⁶, sans utiliser des notions et des catégories nationales.

Il en découle que l'exigence du but lucratif, intégrée dans la définition du droit interne belge de ce qu'est un navire, ne peut jouer aucun rôle dans l'interprétation de la Convention LLMC. Avec l'article 10, cité plus haut, de la loi du 11 avril 1989⁶⁸⁷, le législateur belge a assuré que la Convention LLMC pouvait aussi trouver à s'appliquer aux bâtiments de mer ne poursuivant pas un but commercial, qu'il s'agisse de navires d'État, de bâtiments de plaisance ou de navires utilisés pour des recherches scientifiques. Stevens fait remarquer que le législateur belge ne donne pas de définition du terme utilisé, « bâtiment », et que certains bâtiments qui naviguent en mer comme les navires des militants écologistes n'ont toujours pas été repris dans ce régime⁶⁸⁸. Sur le plan de la technique législative, la méthode utilisée dans la loi du 11 avril 1989 n'est pas très heureuse car, afin d'assurer une application de la Convention LLMC correcte, et conforme à la convention⁶⁸⁹, le législateur national ajoute en fait de nouveaux concepts de droit interne à la convention et il procède du même coup à une interprétation nationale injustifiée et en outre insuffisante de la convention. La formulation dans l'article 10 de la loi précitée selon laquelle l'application notamment de la Convention LLMC est « étendue » à un certain nombre de bâtiments non commerciaux est malheureuse, puisque ladite convention s'applique déjà d'elle-même à de tels bâtiments.

Un problème supplémentaire de technique législative réside dans le fait que la limitation de la responsabilité pour le bâtiment non commercial est réglementée de manière opaque, et en fait pratiquement inapplicable. Selon qu'il s'agisse ou non d'un bâtiment de mer non commercial, le justiciable doit jongler avec les dispositions concernées dans la Loi Maritime, la loi du 11 avril 1989 susmentionnée, l'arrêté de limitation de la responsabilité, la loi sur les navires d'État et la convention sur les navires d'État⁶⁹⁰.

⁶⁸⁴ Voir *infra*, n° 4.465.

⁶⁸⁵ Compar. Stevens Bva, 63, n° 133.

⁶⁸⁶ S'agissant d'une interprétation autonome propre à la convention, voir Livre bleu 1, 99-102, n° 1.90 ainsi que Livre bleu 2.

⁶⁸⁷ Voir *supra*, n° 4.170.

⁶⁸⁸ Stevens Bva, 65, n° 135.

⁶⁸⁹ Sur la portée de l'art. 10, Voir *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 536/1, 10.

⁶⁹⁰ Voir plus amplement *infra*, n° 4.352 pour les bâtiments destinés à la navigation intérieure, ainsi que Livre bleu 2 sur le même thème.

Dans l'ébauche de Code belge de la navigation, cette problématique peut être résolue de manière relativement simple. D'une part, il pose comme principe de départ que le nouveau code s'applique à une catégorie de navires décrite très largement, selon une nouvelle définition (art. 3.1, 1^o), dans laquelle l'affectation commerciale ou non ne joue aucun rôle⁶⁹¹. Il découle en outre de l'article 4 de la Convention de 1926 sur les navires d'État que les États peuvent de toute manière invoquer la limitation de responsabilité. Cette règle est explicitée, relativement aux navires d'États étrangers, dans l'article 2.21, présenté ailleurs, de l'ébauche de Code belge de la navigation⁶⁹². D'autre part, s'agissant de la Convention LLMC, il convient de stipuler que les dispositions qui sont reprises de cette convention doivent être interprétées de manière autonome en fonction de la convention, ce qui est d'ailleurs un principe généralement valable dans le contexte de l'ébauche de Code belge de la navigation⁶⁹³. Ces deux éléments conduisent à conclure que le régime LLMC s'applique également en Belgique pour les navires d'État, et sans qu'aucune disposition légale spécifique quelconque ne soit pour cela nécessaire.

4.347. Il est frappant en outre que la traduction en néerlandais de la Convention LLMC initialement publiée au Moniteur belge, utilisait le terme « *redder* » comme équivalent du terme authentique anglais « *Salvor* », mais que dans un erratum⁶⁹⁴ publié ultérieurement au moniteur mais qui n'a pas été intégré dans la banque de données législatives en ligne officielle www.juridat.be, ainsi que dans les dispositions annexes de la Loi Maritime, il est fait allusion au « *hulpverleners* » (art. 47, § 4)⁶⁹⁵. Comme l'a indiqué le Conseil d'État, le terme « *redder* » est tout à fait erroné⁶⁹⁶. L'ébauche de Code belge de la navigation a délibérément fait le choix du terme néerlandais « *berger* »⁶⁹⁷. En outre, l'article 47, § 1^{er} de la Loi Maritime stipule que le « propriétaire de navire » peut limiter sa responsabilité, mais ne mentionne pas – contrairement à la Convention LLMC (art. 1.1) – que cette possibilité existe également dans le chef du sauveteur (ou, dans la terminologie actuelle, de l'« assistant »). L'article 47, § 4 mentionne certes la possibilité spécifique de limitation en faveur de « [l'] assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel les services d'assistance ou de sauvetage sont fournis ». Stevens écrit à juste titre que le législateur a ici commis une bourde⁶⁹⁸.

4.348. À juste titre, Stevens a attiré l'attention sur la rédaction malheureuse de l'article 47, § 3 de la Loi Maritime, qui stipule que le transporteur par mer de passagers et de leurs bagages peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention de 1974 relative au transport de passagers et, « le cas échéant, conformément aux dispositions des articles 7, 8, 9, § 2, 10 à 13 et 15, § 1^{er} de la Convention LLMC ». Dans la mesure où le transporteur a déjà droit à la limitation en vertu de la convention, cette dernière précision est superflue, mais aussi trompeuse, car bien entendu *toutes* les dispositions de la dite convention sont d'application⁶⁹⁹. La question de savoir si le législateur belge visait également à attribuer à d'autres transporteurs de passagers un droit de limitation en vertu de la Convention LLMC⁷⁰⁰, appelle sans aucun doute une réponse négative.

⁶⁹¹ Voir sur ce dernier point Livre bleu 1, 180, n° 1.217 ainsi que Livre bleu 2 et Livre bleu 3.

⁶⁹² Voir Livre bleu 2.

⁶⁹³ Voir encore une fois Livre bleu 2.

⁶⁹⁴ MB 8 décembre 1990.

⁶⁹⁵ Voir déjà *supra*, n° 4.337. Le texte français utilise de manière constante le terme « assistant ».

⁶⁹⁶ *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 536/1, 27, 1; Voir aussi Stevens Bva, 53, n° 115.

⁶⁹⁷ Voir Livre bleu 8.

⁶⁹⁸ Stevens Bva, 55, n° 116.

⁶⁹⁹ Stevens Bva, 209, n° 391.

⁷⁰⁰ *Ibid.*

4.349. En outre, il faut utiliser l'actualisation de la législation belge pour réévaluer l'utilisation par la Belgique de la marge de manœuvre nationale expressément accordée par la Convention LLMC. À cet égard, une attention spécifique sera apportée ci-après au régime réservé aux navires de moins de 300 tonneaux⁷⁰¹, à celui des bâtiments de la navigation intérieure⁷⁰², au moyen d'actions de l'administration⁷⁰³, à l'exclusion du champ d'application des personnes et des navires d'États qui ne sont pas parties à la convention⁷⁰⁴ et de situations nationales⁷⁰⁵, à l'exclusion de la limitation pour les créances relatives à l'enlèvement des épaves⁷⁰⁶ et les créances de subordonnés⁷⁰⁷ et à l'obligation de formation du fonds⁷⁰⁸.

4.350. En ce qui concerne les quelques aspects laissés par la Convention LLMC à la discrétion des autorités nationales, aucune modification ne s'impose.

L'art. 15.4, premier alinéa de la Convention LLMC dispose que les tribunaux des États parties à la convention n'appliquent pas la convention

aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:
a. lorsque cet État a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'art. 6; ou
b. lorsque cet État est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

La Belgique n'a pas de législation spécifique en la matière et la convention visée n'a jamais vu le jour⁷⁰⁹. Dans l'ébauche de Code belge de la navigation, aucune innovation en la matière ne semble encore devoir s'imposer.

Selon l'article 15.5, la Convention LLMC ne s'applique pas:

a. aux aéronefs;
b. aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

Même si la Convention LLMC ne l'indique pas elle-même explicitement, ces dispositions n'empêchent pas les États parties à la convention d'introduire, dans leur législation nationale, une possibilité de limitation de responsabilité pour les bâtiments en question⁷¹⁰. S'agissant de cet aspect, la cohérence de l'ébauche de Code belge de la navigation veut que les dispositions concernant la limitation de responsabilité s'appliquent également aux aéronefs et aux plates-formes flottantes qui répondent à la nouvelle définition nationale de la notion de navire⁷¹¹. Dans le même temps, cette approche renforce quelque peu la position de la Belgique en tant que forum.

⁷⁰¹ Voir *infra*, n° 4.351 et ss.

⁷⁰² Voir *ibid.*

⁷⁰³ Voir *infra*, n° 4.355.

⁷⁰⁴ Voir *infra*, n° 4.394.

⁷⁰⁵ Voir *infra*, n° 4.395.

⁷⁰⁶ Voir *infra*, n° 4.522.

⁷⁰⁷ Voir *infra*, n° 4.356 et ss.

⁷⁰⁸ Voir *infra*, n° 4.366.

⁷⁰⁹ Stevens Bva, 71, n° 146.

⁷¹⁰ Stevens Bva, 72, n° 147.

⁷¹¹ Voir Livre bleu 3.

4.351. L'article 15.2 de la Convention LLMC s'énonce comme suit:

Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont:

a. en vertu de la législation dudit État, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

b. des navires d'une jauge inférieure à 300 tonnes.

Un État Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou e fait que de telles limites ne sont pas prévues.

4.352. La réglementation légale belge de la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire destiné à la navigation intérieure est obscure, intrinsèquement mal construite et obsolète.

En vertu de l'article 15.2, premier alinéa de la Convention LLMC, que l'on vient de citer, le législateur belge peut fixer le régime de limitation pour les navires qui, selon la loi belge, sont « des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieure ». La définition plus précise d'un bateau destiné à la navigation intérieure est donc explicitement laissée au législateur national par le texte cité de la convention.

Lors de son adhésion, la Belgique a déclaré que la Convention LLMC s'appliquerait également à la navigation intérieure⁷¹².

Néanmoins, la réglementation interne belge en la matière est obscure. C'est le résultat de l'accumulation dans l'article 273 de la Loi Maritime d'une multiplicité de dérogations au régime des navires de mer, formulées de manière hermétique et d'une délégation du pouvoir de réglementation au Roi, si bien que le justiciable est confronté à un puzzle complexe de dispositions où se mêlent les articles de la Loi Maritime pour les navires de mer, les dérogations à ces articles pour les navires destinés à la navigation intérieure, la Convention LLMC dont certaines dispositions sont déclarées comme n'étant pas d'application,⁷¹³ alors que d'autres doivent être lues dans une version adaptée⁷¹⁴, de la loi du 11 avril 1989 et de l'arrêté de limitation de la responsabilité. La reprise de quelques dispositions fondamentales en matière de champ d'application de la réglementation sur la limitation dans l'arrêté cité en dernier lieu, et non dans la loi, est en tout cas critiquable.

La négligence qui a présidé à l'établissement de la réglementation légale de la limitation de responsabilité des propriétaires d'un navire destiné à la navigation intérieure apparaît avant tout de l'utilisation dans l'article 273, § 1^{er} et 2 de la Loi Maritime du terme « *binnenvaartuigen* », qui n'est pas utilisé ailleurs dans la Loi Maritime et qui n'y est nulle part défini. Quant à l'éventuelle distinction à faire avec la notion, définie à l'article 271 de la Loi Maritime, de « *binnenschepen* », elle n'est pas clarifiée⁷¹⁵. La lecture de la version française du texte de la loi ne fait que compliquer la situation: ici la définition donnée à l'article 271 traite des « bateaux d'intérieur », alors que dans les articles qui suivent, il est question de « bateaux de navigation intérieure », excepté dans l'article 273, discuté ici, où il est question, de nouveau sans aucune explication, de « bâtiments de

⁷¹² Stevens Bva, 47, n° 98.

⁷¹³ En particulier la définition du tonnage à l'art. 6.5 LLMC.

⁷¹⁴ En particulier les limitations de responsabilité figurant à l'art. 6 LLMC: à cet égard, il est frappant que l'art. 273, § 3 de la loi maritime ne commence pas, comme on aurait pu logiquement s'y attendre, par la mention que les limites ne s'appliquent pas aux navires de mer.

⁷¹⁵ Voir déjà *supra*, n° 4.216 et 4.346 et aussi Livre bleu 3.

navigation intérieure », et dans l'article 275, où c'est le terme « bateaux » tout court qui est utilisé. Cela coïncide d'autant plus que l'article 15.2 déjà cité de la Convention LLMC suppose que le législateur national donne une définition des « bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures ». En dépit de l'accumulation de dispositions, le législateur belge ne le fait pas. Le problème de la définition limitative du bateau d'intérieur de l'article 271 de la Loi Maritime qui, dans le contexte de la limitation de responsabilité, n'est en fait pas pertinente, aurait à l'époque été mieux résolu en prenant comme point de départ cohérent et logique l'utilisation constante du terme connu de « bateau d'intérieur » (« *binnenschip* ») et ensuite, via une loi ou un arrêté d'exécution, en apportant une correction à la définition (plus précisément, un élargissement).

En outre, le texte de l'arrêté de limitation de la responsabilité peut prêter à confusion quant au statut précis de certains bâtiments naviguant en mer qui sont mentionnés dans l'article 10 de la loi du 11 avril 1989 qui a déjà été discuté plus haut⁷¹⁶, article correspondant mais néanmoins rédigé de manière quelque peu différente, qui, inspiré en cela en partie par l'article 1.2, b) de la Convention CLNI, assimile « aux bateaux de navigation intérieure pour l'application des articles 2 et 3, tant qu'ils servent exclusivement sur les eaux intérieures »:

1° les sortes suivantes de bâtiments:

- les bâtiments exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;

- les bâtiments affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique;

- les hydroglisseurs;

- les bacs;

- les pousseurs;

2° les engins flottants comme les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins et outillages flottants et mobiles de nature analogue.

Les formulations retenues dans les deux réglementations en question, en dehors de quelques différences peu significatives (par exemple, dans la version néerlandaise, « *ingezet voor* » d'une part, « *aangewend voor* » de l'autre), présente une discordance frappante puisque les hydroglisseurs, les bacs, les pousseurs, et les engins flottants comme les dragues, grues, élévateurs et « tous autres engins et outillages flottants et mobiles de nature analogue », qui sont exclusivement utilisés sur les voies navigables intérieures, sont assimilés à des bâtiments destinés à la navigation sur les voies navigables intérieures, ce qui pourrait donner lieu à un raisonnement a contrario selon lequel de tels engins, lorsqu'ils ne sont pas exclusivement utilisés sur les voies navigables intérieures, à défaut d'une assimilation réglementaire analogue, ne doivent pas être considérés comme des bâtiments de mer au sens de l'article 10 de la loi du 10 avril 1989 (et donc de l'article 47 de la Loi Maritime, et finalement de la Convention LLMC). Autrement dit, il serait possible de prétendre que l'assimilation expresse introduite pour les bâtiments destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieure, conjuguée à l'absence d'une telle assimilation pour la navigation maritime, signifie que les engins particuliers concernés, même s'ils sont employés en mer, ne tombent pas sous le régime des navires de mer. Pour cette interprétation rendue évidente par la formulation des dispositions, il n'existe cependant aucune *ratio* concevable; elle n'a peut-être jamais été visée par les auteurs de la réglementation. En outre, elle ne serait pas conforme à la convention.

En plus de cette confusion possible, il faut naturellement constater que les hydroglisseurs, bacs et pousseurs précités, ainsi que les « engins flottants comme les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins et outillages flottants et mobiles de nature analogue » tombent déjà sous le coup de

⁷¹⁶ Voir *supra*, n° 4.346.

la définition du bateau d'intérieur figurant à l'article 271 de la Loi Maritime, si bien que toutes ces précisions sont en fait inutiles⁷¹⁷.

La négligence rédactionnelle de la réglementation en vigueur apparaît également de l'article 4, § 2 de l'arrêté sur la limitation de la responsabilité⁷¹⁸, dans lequel il est fait mention des « articles 12 à 18 inclus de la loi visée au deuxième alinéa du paragraphe 1^{er} », ». L'article 4, § 1^{er} de l'arrêté sur la limitation de responsabilité ne contient cependant pas de deuxième alinéa et n'en a jamais contenu. Plus encore, dans l'article 4, § 1^{er} en question, il n'est nulle part fait mention d'une quelconque loi. Manifestement l'intention était de renvoyer aux articles 12 à 18 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, qui contient des dispositions sur les « accidents de navigation », qui est également connue comme la « loi sur les épaves ».

À l'article 1^{er}, § 3 de l'arrêté de limitation de responsabilité, pour la description de la notion d'« eaux intérieures », il est encore renvoyé au premier alinéa de l'article 5 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë faite à Genève le 29 avril 1958. Ce renvoi est dépassé à la lumière de la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982⁷¹⁹, qui est entrée en vigueur au plan international le 16 novembre 1994 et à laquelle la Belgique s'est conformée via la loi du 18 juin 1998⁷²⁰. L'article 8 de la Convention sur le droit de la mer contient en effet sa propre description de la notion d'« eaux intérieures ».

Tous ces problèmes sont résolus dans l'ébauche de Code de la navigation parce que, pour la navigation intérieure, le choix retenu a été d'adhérer à la CLNI⁷²¹ et de réécrire dans cette perspective la réglementation relative à la navigation intérieure.

4.353. S'agissant de la catégorie des navires de moins de 300 tonneaux, que l'article 15.2 de la Convention LLMC cite également comme devant être réglementée de manière distincte au niveau national, la Belgique applique les limites normales pour les navires dans le tonnage ne dépasse pas 2 000 tonneaux (art. 4, § 1^{er} arrêté de limitation de la responsabilité), alors que d'autres pays comme l'Allemagne⁷²², l'Angleterre⁷²³, la France⁷²⁴ et les Pays-Bas⁷²⁵ ont introduit des limites inférieures⁷²⁶. Il semble indiqué de réviser à la baisse les limites belges.

- LE MANQUE DE CLARTÉ DU RÉGIME DE LIMITATION EN CAS DE POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

4.354. En Belgique, la délimitation du champ d'application de la Convention LLMC et du champ d'application de la Convention CLC est problématique.

Selon l'article 3 de la Convention LLMC, les règles de cette convention ne s'appliquent notamment pas:

⁷¹⁷ Stevens Bva, 195-196, n° 369.

⁷¹⁸ Voir le texte de l'article *supra*, n° 4.339.

⁷¹⁹ Convention du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer, approuvée par la loi du 18 juin 1998 (MB 16 septembre 1999).

⁷²⁰ MB 16 septembre 1999.

⁷²¹ Voir plus amplement *infra*, n° 4.490 et ss.

⁷²² Voir *infra*, n° 4.428.

⁷²³ Voir *infra*, n° 4.444.

⁷²⁴ Voir *infra*, n° 4.453.

⁷²⁵ Voir *infra*, n° 4.467.

⁷²⁶ Voir aussi Stevens Bva, 120, n° 238.

b. aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969 ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;

En anglais, ce passage s'énonce comme suit:

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

Sur la base de ce passage, on pourrait conclure qu'il existe une lacune entre les champs d'application du régime de limitation de la Convention LLMC et du régime de limitation de la Convention CLC. Sont en effet exclues du champ d'application de la convention en vertu de l'article 3.b, non seulement les créances sur lesquelles la Convention CLC est effectivement applicable mais aussi les créances pour cause de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures « au sens de » la Convention CLC, sur lesquelles la Convention CLC ne serait éventuellement pas applicable. Le professeur Selvig écrit à ce sujet:

The drafting history of art. 3(b) shows clearly that there is no condition that a claim is actually governed by the provisions of the 1969 Convention. In fact a proposal to limit the scope of art. 3(b) to cases where the liability regime of the 1969 Convention applies, was rejected by the London Conference. The main reason was that limitation of liability under the 1976 Convention should lead to the same result whether or not the 1969 Convention was applicable and whether or not limitation under the 1976 Convention was invoked in a State party to the 1969 Convention⁷²⁷.

Il est admis dans la doctrine que cette lacune peut conduire à des situations où aucune limitation n'est possible⁷²⁸. Il appert des travaux préparatoires de la Convention LLMC que les délégations en avaient conscience⁷²⁹.

L'article 3.b de la Convention LLMC constitue un compromis entre les positions divergentes des délégations des parties à la convention⁷³⁰. Malheureusement, la disposition manque de clarté. Les mots « aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de [« within the meaning of »] [la Convention CLC] » pourraient être interprétés de manière très large ou très stricte. En fonction de cette interprétation, la lacune entre les deux conventions est plus ou moins importante⁷³¹.

L'interprétation la plus large utilise seulement la nature du dommage comme critère, si bien que tous les dommages causés par une pollution par les hydrocarbures peuvent tomber sous le coup de l'exception de l'article 3.b de la Convention LLMC, quelles que soient les dispositions de la

⁷²⁷ Selvig, E., « The 1976 Limitation Convention and oil pollution damage », *LMCLQ* 1979, (21), 21. Voir voorts Wu, C., *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Monaco, Pedone, 1994, 91-92, n° 256.

⁷²⁸ Selvig, E., « The 1976 Limitation Convention and oil pollution damage », *LMCLQ* 1979, (21), 21; De la Rue, C. et Anderson, C.B., *Shipping and the environment. Law and practice*, Londres, Informa, 2009, 795; Griggs-Williams-Farr, 27-28; Tegelberg, G.G.A., *Olie op de golven*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1984, 51-52; Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 68-69; van der Velde, W., 390; Dykes, A., « Limitation and oil pollution », in X., *The limitation of shipowners' liability: The New Law*, Londres, Sweet & Maxwell, 1986, (144), 149-151; *contra*: Stevens Bva, 88-89, n° 181.

⁷²⁹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 101 en 103.

⁷³⁰ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 103.

⁷³¹ Stevens Bva, 87-89, n° 181; Libouton, J., « Les limitations LLMC en cas de pollution par un bateau d'intérieur », *RDC* 2008, (660), 660-661.

Convention CLC⁷³². Durant la conférence diplomatique de 1976 sur la Convention LLMC, la délégation canadienne avait proposé de formuler l'article 3.b en ces termes: « claims for damage caused by oil or other pollutants », donc sans la moindre référence à la Convention CLC⁷³³. L'interprétation la plus large de l'article 3.b rejoint cette proposition canadienne. Selon cette interprétation, le renvoi à la Convention CLC aurait seulement un but illustratif. Une telle interprétation peut trouver appui dans le fait que le président du groupe de travail qui avait été constitué lors de la conférence diplomatique de 1976 pour traiter de la question de l'article 3.b, a décrit la référence à la Convention CLC dans l'article 3.b de la Convention LLMC comme étant « purely descriptive »⁷³⁴.

En revanche, l'interprétation la plus restrictive part de l'idée qu'il n'existe aucune lacune entre la Convention CLC et la Convention LLMC, parce que les auteurs de la Convention LLMC avaient l'intention de créer une harmonisation entre les deux conventions. Cette interprétation est basée sur l'argument que l'article 3.b de la Convention LLMC vise les *créances* au sens de la Convention CLC, et non simplement le *dommage causé par la pollution* au sens de la Convention CLC. Les créances « au sens de » la Convention CLC sont alors considérées comme des créances auxquelles la Convention CLC est d'application⁷³⁵. Dans les *Draft Articles* initiaux, sur lesquels la conférence diplomatique 1976 s'est appuyée, les mots « subject to » étaient utilisés à la place de « within the meaning of »⁷³⁶. L'interprétation la plus restrictive correspond donc au projet de texte initial de la Convention LLMC.

Suivant une troisième interprétation, qui occupe une position médiane entre les deux précédentes, seules les créances pour « dommage causé par la pollution », *conformément à la définition* de la Convention CLC, tombent sous le coup de l'exception de l'article 3.b de la Convention LLMC. Dans la proposition de texte du groupe de travail précité, les mots « as defined in » sont utilisés à la place de « within the meaning of »⁷³⁷. La troisième interprétation correspond à ses positions. La définition du dommage causé par la pollution dans l'article 1.6 de la Convention CLC est la suivante:

- a) *le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;*
- b) *le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.*

Selon certaines doctrines, il faut, dans cette troisième interprétation, également tenir compte des définitions de « hydrocarbures » et de « navire » dans la Convention CLC, pour limiter encore la portée de l'article 3.b de la Convention LLMC⁷³⁸.

⁷³² Voir De Clippele, F., « Beperving van de aansprakelijkheid van de reder van een binnenschip en de nautische fout », *TBBR* 2002, (196), 200.

⁷³³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 96, 3.

⁷³⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 101.

⁷³⁵ Voir Stevens Bva, 88, n° 181.

⁷³⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 95.

⁷³⁷ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 101, 12.

⁷³⁸ Van der Velde, 392-393; Compar. Stevens Bva, 88-89, n° 181 et 194, n° 367.

Selon les interprétations plus larges, la disposition d'exclusion de l'article 3.b de la Convention LLMC pourrait être d'application pour les dommages dus aux hydrocarbures et causés aussi bien par les navires de mer que par les bateaux intérieurs. Dans ce cas, dans la mesure où la Convention CLC ne serait pas applicable, les bateaux intérieurs seraient soumis à une responsabilité illimitée: en raison de l'article 273, § 2 de la Loi Maritime, l'exception LLMC concernant la créances pour dommages dus aux hydrocarbures et causés par des bateaux intérieurs de type tankers est d'application mais, d'autre part, de telles créances ne tombent pas sous le régime de la Convention CLC dont la validité n'a pas été élargie par la Belgique à la navigation intérieure⁷³⁹.

Dans un jugement motivé succinct du 11 janvier 2007, le tribunal de commerce d'Anvers a rejeté l'applicabilité aux bateaux intérieurs de l'article 3.b de la Convention LLMC⁷⁴⁰. Il est appuyé à cet égard par la doctrine belge disponible⁷⁴¹. Par conséquent, les propriétaires de tankers qui naviguent sur les eaux intérieures peuvent limiter la responsabilité pour des dommages dus aux hydrocarbures conformément à la Convention LLMC, telle que celle-ci est d'application sur la navigation intérieure. Les dommages dus à la pollution peuvent en effet figurer parmi les créances visées à l'article 2.1.a. de la Convention LLMC, alors qu'en ce qui concerne les créances visées à l'article 2.1.d. et e., qui concernent les bâtiments destinés à la navigation intérieure, aucune dérogation par rapport au régime normal ne vaut.

La cour d'appel d'Anvers a jugé dans le même sens, s'agissant d'un bateau-citerne, qui a été considéré par la Cour – à tort, dans l'esprit de l'ébauche de Code belge de la navigation⁷⁴² – comme un bateau intérieur, que l'exclusion mentionnée à l'art. 3.b (pollution due aux hydrocarbures) ne s'appliquait pas⁷⁴³.

Les législateurs allemand⁷⁴⁴ et anglais⁷⁴⁵ ont, au moyen de dispositions légales expresses, veillé à ce que l'exclusion reprise dans la Convention LLMC ne s'applique exclusivement qu'aux créances qui entrent *effectivement* en considération pour une limitation sur la base de la CLC.

Le législateur belge, à l'article 47, § 2 de la Loi Maritime, a seulement disposé que le propriétaire de navire pouvait limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures «conformément aux dispositions 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, de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention et du Protocole à cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976, pour autant qu'il s'agisse d'hydrocarbures définis dans ladite Convention ». Cela ne paraît pas suffire pour combler la lacune éventuelle entre les champs d'application du régime de la Convention LLMC et du régime de la Convention CLC.

En outre, il découle de la conjonction de l'article de loi que l'on vient de citer avec l'article 54 de la Loi Maritime examiné à plusieurs reprises ci-dessus⁷⁴⁶ qu'à première vue, les affréteurs et les

⁷³⁹ Compar. De Clippele, F., « Beperking van de aansprakelijkheid van de reder van een binnenschip en de nautische fout », *TBBR* 2002, (196), 200.

⁷⁴⁰ Trib. Comm. Anvers, 11 janvier 2007, *RDC* 2008, 659.

⁷⁴¹ Libouton, J., « Les limitations LLMC en cas de pollution par un bateau d'intérieur », note sous Trib. Comm. Anvers, 11 janvier 2007, *RDC* 2008, (660), 661; Stevens Bva, 194, n° 367; Stevens, F., « Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims », *TVR* 2008, (115), 124-125, n° 27-29; Compar. Gailliaert, D., « Oil pollution and inland waterway bunker vessels », *Lloyd Special Transport Insurance*, Winter 2010, 44-48

⁷⁴² Voir Livre bleu 3.

⁷⁴³ Anvers, 31 janvier 2011, *Eur.Vervoerr.* 2011, 524.

⁷⁴⁴ Voir *infra*, n° 4.427.

⁷⁴⁵ Voir *infra*, n° 4.444.

gérants de tankers pouvaient – exclusivement (?) – invoquer la limitation de responsabilité de la Convention CLC⁷⁴⁷. Un tel résultat ne paraît pas conforme à la convention.

S'agissant de tous les éléments qui précèdent, il convient bien entendu de considérer que, compte tenu de la primauté de la réglementation de la convention et de l'exigence d'une interprétation conforme à la convention, le législateur belge peut difficilement réécrire le texte de la convention. Mais il peut être expressément stipulé dans la loi interne que l'application de la Convention LLMC est étendue aux situations qui par elles-mêmes ne tomberaient pas sous le coup de la Convention LLMC, ni sous celui de la Convention CLC.

- LES POSSIBILITÉS D' ACTIONS DISCUTABLES POUR LES ADMINISTRATIONS
CHARGÉES DES VOIES NAVIGABLES ET DES PORTS

4.355. L'article 6.3 de la Convention LLMC offre aux parties à la Convention la possibilité de disposer dans leur législation nationale que « les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation » (« claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation ») ont la priorité sur les autres créances tendant à l'indemnisation de dommages matériels⁷⁴⁸. Cependant, aucune priorité ne peut être donnée aux créances pour cause de dommages corporels, qui, sur la base de l'article 6.2 de la Convention LLMC, participent au montant maximal pour les dommages matériels.

Selon Stevens, le législateur belge a fait usage de manière étrange et peu heureuse sur le plan de la technique législative de la possibilité offerte par l'article 6.3 de la Convention LLMC⁷⁴⁹. Même s'il est stipulé à l'article 51, § 1^{er} de la Loi Maritime qu'aucun droit de priorité ne peut être exercé sur la partie du fonds de limitation destinée à l'indemnisation des dommages matériels, l'article 17, § 1^{er}, cinquième et sixième alinéa de la loi du 11 avril 1989 (la « loi sur les épaves ») attribue à l'autorité qui a subi un dommage causé aux ouvrages d'art ou aux ports, bassins, voies navigables ainsi qu'aux aides à la navigation – même en haute mer – le droit de vendre le bâtiment responsable, l'épave ou les autres biens, y compris la cargaison, et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier. Alors que, dans les travaux parlementaires de la loi du 11 avril 1989, il est expressément indiqué que le législateur belge n'a pas fait usage de la possibilité d'octroyer une priorité pour des créances sur des infrastructures⁷⁵⁰, l'article 17, § 1^{er}, cinquième et sixième alinéa de la loi du 11 avril 1989 semble cependant contenir un tel régime privilégié⁷⁵¹. Pour Stevens, l'article 17, § 1^{er}, cinquième et sixième alinéa de la loi du 11 avril 1989 va trop loin. Suite à l'article 13.1 de la Convention LLMC, aussitôt que le propriétaire de navire, conformément à cette convention, a constitué un fonds de limitation, il ne peut plus être question d'une vente du bâtiment. En outre, l'autorité ne peut exiger de priorité par rapport à tout autre créancier, mais seulement par rapport aux autres créanciers en matière de dommages matériels⁷⁵².

L'attribution légale des droits visés à l'autorité trouve cependant une base expresse dans le protocole de signature de la Convention sur les privilèges maritimes de 1926, auquel la Belgique

⁷⁴⁶ Voir *supra*, n° 4.10, 4.13 et 4.189.

⁷⁴⁷ Compar. Stevens Bva, 89, n° 182.

⁷⁴⁸ Voir à ce sujet e.a. Delwaide, L., « De beperking van aansprakelijkheid inzake vorderingen met betrekking tot beschadigingen van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen bij de navigatie », in LA Libert, (81), 82-83, n° 2-3; Griggs-Williams-Farr, 50.

⁷⁴⁹ Selon Stevens Bva, 118, n° 233; voir aussi Stevens, F., « Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims », TVR 2008, (115), 121-122, n° 21-22.

⁷⁵⁰ Doc. Parl. Chambre, 1988-1989, n° 536/2, 4.

⁷⁵¹ Stevens, F., « Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims », TVR 2008, (115), 121-122, n° 22.

⁷⁵² Stevens Bva, 118, n° 233.

est liée depuis lors⁷⁵³. Le protocole dispose que les États restent libres d'introduire un certain nombre de dispositions relatives à la protection des intérêts des administrations publiques, notamment un meilleur rang pour les créances du Trésor et un droit administratif de rétention et de vente⁷⁵⁴. Cependant, Stevens soutient que la réglementation de la loi sur les épaves n'est pas compatible avec la Convention LLMC, parce qu'elle est d'une date ultérieure et qu'elle donne expressément droit à limitation pour des créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation (art. 2.1.a) et que cette limitation cache une vente forcée⁷⁵⁵. Les travaux préparatoires de la Convention LLMC n'apportent aucune lumière quant à la relation avec le protocole en question⁷⁵⁶.

Quoi qu'il en soit, conformément à la position adoptée pour la réglementation des privilèges maritimes, l'utilisation éventuelle de la marge de manoeuvre laissée au niveau national par la Convention LLMC, qui est discutée ici, doit être laissée aux législateurs régionaux⁷⁵⁷, et c'est pourquoi le choix retenu a été de ne reprendre aucune disposition en la matière dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

- LES TENSIONS AVEC LES LOIS CONCERNANT LES CONTRATS DE TRAVAIL EN MER

4.356. La tension existant entre le régime ancré dans la Loi Maritime de la responsabilité personnelle de l'équipage et le contenu des lois relatives au contrat de travail en mer, et les incohérences entre ces deux lois sont examinées ailleurs. Plus précisément, il est proposé de réglementer la responsabilité personnelle de l'équipage de manière générale dans le Code belge de la navigation⁷⁵⁸.

4.357. La loi concernant les contrats de travail spécifiques contiennent en outre des dispositions distinctes concernant la limitation de responsabilité du propriétaire du navire. Ces dispositions prêtent également le flanc à la critique.

4.358. Pour la bonne compréhension, il convient de rappeler que la convention précise ce qui suit en matière de « créances exonérées de la limitation »:

Les règles de la présente convention ne sont pas applicables

[...]

e. aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire

⁷⁵³ Voir déjà Livre bleu 3.

⁷⁵⁴ Le texte du protocole stipule e.a.:

Il est entendu que la législation de chaque État reste libre:

- 1. D'établir parmi les créances visées au no 1 de l'art. 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du trésor;*
- 2. D'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables, qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de port, ou pour des dommages causés par la faute d'un navire, le droit, en cas de non-paiement, de retenir le navire, les épaves et autres objets, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers, et*
- 3. De régler le le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'art. 5 et à l'art. 6.*

⁷⁵⁵ Stevens, F., « Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims », *T.V.R.* 2008, (115), 122, n° 22; Compar. À cet égard Delwaide, L., note sous Anvers, 24 avril 1991, *RHLA* 1992, 327 et Delwaide, L., « Erratum », *RHLA* 1993, 75.

⁷⁵⁶ Pour les travaux préparatoires de l'art. 6.3, voir Comité Maritime International, *The travaux préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 203-213.

⁷⁵⁷ Voir Livre bleu 3.

⁷⁵⁸ Voir Livre bleu 5.

ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'art. 6 (art. 3).

Dans la doctrine, il est affirmé à tort que la législation belge ne connaît pas l'exclusion ou la limitation nationales visées du droit de limitation de responsabilité⁷⁵⁹. Comme il appert ci-après, des règles légales spécifiques s'appliquent bien. La raison pour laquelle elles passent inaperçues dans la doctrine réside sans aucun doute dans le fait que la législation en question est répartie entre un grand nombre d'actes réglementaires non coordonnés⁷⁶⁰.

4.359. L'article 50 de la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime de 2003 dispose cependant bien ce qui suit:

La limitation de la responsabilité des propriétaires du navire prévue aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce, n'est pas applicable aux créances résultant, pour le marin pêcheur, des dispositions de la présente loi.

L'exposé des motifs donne à cet égard l'explication suivante:

Conformément aux dispositions prévues aux articles 46 et suivants de la loi maritime, le propriétaire de navire/l'armateur peut limiter sa responsabilité à un certain montant. La loi du 11 avril 1989 a approuvé la convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. Le montant de la responsabilité limitée est proportionnel au tonnage du navire.

Les propriétaires de navires dont le tonnage est inférieur à 500 tonnes peuvent limiter leur responsabilité à 167.000 unités de compte. Ces unités de compte correspondent à des droits de tirage défini par le Fonds monétaire international.

Étant donné que tous les navires de pêche belges ont un tonnage inférieur à 500 tonnes, les propriétaires de ces navires peuvent limiter leur responsabilité à un montant équivalant à 185.000 euros. Ce montant doit servir à indemniser tous les créanciers, ce qui n'est, la plupart du temps, pas possible, si bien que seule une partie des créances et rembourser selon une répartition dite « au marc le franc ». Pour empêcher que le pêcheur de mer ne reçoive qu'une partie de la rémunération convenue, l'article proposé prévoit que la limitation de responsabilité n'est pas applicable aux créances détenues par le pêcheur de mer sur l'armateur, en d'autres termes à la rémunération encore due⁷⁶¹.

Cette explication est boiteuse étant donné que les créances relatives au paiement de la rémunération, puisqu'elles ne font pas partie des créances énumérées à l'article 2 de la Convention LLMC, ne sont de toute manière pas susceptibles de limitation en vertu de ladite convention. Dans le cadre de la Convention LLMC, la limitation pourrait seulement être invoquée pour des créances concernant un décès ou des dommages corporels touchant les subordonnés ou des dommages matériels subis par eux⁷⁶².

4.360. L'article 56 de la loi de 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime dispose encore:

Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation exceptées, les amendes pénales et administratives concernant le navire de pêche sont à charge de l'armateur. Celui-ci peut récupérer l'amende

⁷⁵⁹ Stevens Bva, 92, n° 188; Voir d'autre part Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verbouwingen in de koopvaardij*, Bruxelles, Larcier, 2001, 103-104, n° 130.

⁷⁶⁰ Voir à cet égard plus amplement Livre bleu 5.

⁷⁶¹ *Parl.St.*, Chambre, 2001-02, n° 1728/1, 29.

⁷⁶² Stevens Bva, 92, n° 188.

à charge du patron de pêche s'il démontre que ce dernier a commis l'infraction délibérément ou a commis une faute grave.

Cette réglementation est expliquée comme suit dans l'exposé des motifs:

Lorsqu'une amende administrative ou pénale est imposée concernant le navire, cette amende est à charge de l'armateur. Cela peut arriver pour toutes sortes de motifs: pêcher dans des zones interdites ou fermées, utiliser des filets aux mailles trop serrées, remonter à bord du poisson sous-dimensionné, avoir à son bord une quantité excessive de capture accessoire, fournir des données inexactes quant aux quantités de poissons capturés, etc. Certains armateurs récupéraient ses amendes (qui peuvent être considérable) sur le salaire du capitaine en invoquant l'argument que c'est lui qui a pris la décision qui a donné lieu à l'amende.

La plupart de ces infractions s'effectuent cependant soit sur ordre de l'armateur, soit du moins alors que celui-ci en est informé. Il est donc normal que l'armateur, en tant qu'employeur, paie les amendes causées par son capitaine/travailleur. En outre, le droit maritime national comme international stipule que le capitaine et à l'étranger le représentant de l'armateur. Ce dernier peut cependant se retourner contre le capitaine s'il peut prouver que ce dernier a commis délibérément l'infraction ou qu'il a commis une faute grave.

Les amendes relatives aux règles de la circulation en mer restent cependant à charge du marin parce que celui-ci est responsable de la navigation du navire. Ces amendes peuvent avoir trait au fait de ne pas avoir emprunté les routes de circulation prescrite, de ne pas avoir fait usage des feux et marques requis, de ne pas avoir dévié à temps, de ne pas avoir tenu de veille radio, de ne pas avoir donné les signaux prescrits, etc.⁷⁶³

4.361. L'article 70 de la loi de 2007 sur les contrats de travail dans la marine marchande s'énonce comme suit:

La limitation de la responsabilité des propriétaires du navire prévue aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce, n'est pas applicable aux créances résultant, pour le marin, des dispositions du présent titre 46.

Dans l'exposé des motifs, cette disposition est commentée comme suit à la lumière de la limitation de responsabilité réglementée dans la convention:

Pour empêcher que le marin ne reçoive qu'une partie de la rémunération convenue, il est établi que la limitation précitée de la responsabilité n'est pas applicable sur la créance que possède le marin en vertu des dispositions de la présente loi.

Le fait que la non-limitation de la créance découlant du contrat de travail du marin s'appuie sur des considérations sociales n'a pas besoin d'être expliqué. Une même réglementation figure d'ailleurs déjà dans la loi existante du 5 juin 1928⁷⁶⁴.

Pour le même motif que celui qui a déjà été exposé plus haut, s'agissant de la pêche en mer⁷⁶⁵, une telle justification n'est pas pertinente pour ce qui concerne les créances sur les rémunérations.

Une disposition de loi analogue à celle de l'article 56 précité de la loi de 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime n'existe pas pour la marine marchande. Dans ce cadre, ce sont les dispositions de la CCT qui s'appliquent.

⁷⁶³ *Ibid.*, 31-32.

⁷⁶⁴ *Doc. parl.*, Chambre, 2006-07, n° 3067/001, 53; Voir notamment l'art. 87 de la loi de 1928 sur l'engagement maritime.

⁷⁶⁵ Voir *supra*, n° 4.360.

4.362. Une réglementation légale concernant le droit à invoquer la limitation de la responsabilité des marins ne semble pas exister dans le cadre de la navigation intérieure. La loi de 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure ne réglemente pas cette matière⁷⁶⁶. À la lumière du principe d'égalité, une telle situation pose question.

4.363. Il est possible de conclure en indiquant que la législation belge, y compris en ce qui concerne le droit à la limitation de responsabilité face à des créances subordonnées, est incohérente et discutable. Il est souhaitable d'harmoniser le régime et de le transférer vers le Code belge de la navigation. Cette opération doit cependant être entamée avec la coordination défendue ailleurs des lois concernant les différentes conventions de travail en mer⁷⁶⁷.

- DÉFAUTS SUR LE PLAN DE LA TECHNIQUE LÉGISLATIVE, ET EN PARTICULIER
L'ORGANISATION, SOURCE DE CONFUSION, DES DISPOSITIONS SUR LA PROCÉDURE DE
LIMITATION DANS LA LOI MARITIME

4.364. Selon le droit belge actuel, une distinction fondamentale peut être établie entre la limitation de responsabilité à titre de défense, sans constitution d'un fonds de limitation, et la limitation de responsabilité avec constitution d'un fonds avec, dans ce dernier cas, la nécessité d'une réglementation spécifique.

S'agissant de la constitution d'un fonds de limitation, cinq phases ou parties de la procédure peuvent être distinguées⁷⁶⁸: (1) la constitution proprement dite du fonds de limitation, (2) les contestations concernant la validité de la constitution du fonds, (3) la déclaration et la vérification des créances, (4) les procédures quant au fond, et (5) la répartition du fonds.

Les distinctions que l'on vient de citer ne sont pas adéquatement reflétées dans la Loi Maritime⁷⁶⁹. La Loi Maritime établit successivement une distinction entre la réglementation générale de la limitation de la responsabilité, qui renvoie de manière générale notamment à la Convention LLMC, en ce compris les dispositions de procédure de cette convention (voir en particulier art. 47, § 1^{er}; l'art. 47 est d'ailleurs le seul article de la section 2 en question, laquelle porte l'intitulé « de la limitation de la responsabilité »), la réglementation concernant la constitution du fonds de limitation et la réglementation en matière de compétence (section 3, qui comprend les articles 48 et 49), la réglementation de la procédure de liquidation et de partage du fonds (section 4, avec les articles 50-52) et la réglementation concernant la « conversion en monnaie nationale » (section 5, avec l'art. 53), un examen plus attentif indiquant que cette dernière ne concerne que l'hypothèse dans laquelle aucun fonds de limitation n'est constitué. La palme est détenue par une section finale boiteuse portant l'intitulé « dispositions générales », qui, de manière trompeuse et même fautive, renvoie aux définitions des notions de propriétaires de navire et d'assistant dans la

⁷⁶⁶ Par simple souci d'être complet, il convient encore de signaler que l'article 40 de la loi de 1936 sur les contrats de travail dans la navigation intérieure s'énonce comme suit:

Les dispositions de l'article 54 du livre II du Code de commerce cesseront d'être applicables au contremaître-batelier à dater de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Cette disposition abrogatoire à la formulation malheureuse concerne le texte de l'article 54 de la loi maritime dans une lecture antérieure et n'est pas pertinente pour la matière qui est examinée ici. La disposition en question correspondait en effet à l'article 8 de la loi maritime 1879 et portait sur le droit du propriétaire de navire à licencier le capitaine.

⁷⁶⁷ Voir encore une fois Livre bleu 5.

⁷⁶⁸ Compar. Stevens Bva, 135, n° 271. Compar. *infra*, n° 4.430 et 4.471 concernant les distinctions en droit allemand et en droit néerlandais.

⁷⁶⁹ Compar. déjà brièvement Stevens Bva, 137, n° 275.

Convention LLMC⁷⁷⁰ et où, en outre, trois dispositions très anciennes sur la copropriété maritime se sont égarées⁷⁷¹ (section 6 avec les articles 54-57).

Il est souhaitable que le Code belge de la navigation présente une répartition plus claire des dispositions de loi. Les dispositions de procédure concernant la limitation de responsabilité relèvent actuellement de deux parties distinctes. Une distinction fondamentale doit être effectuée à cet égard entre la limitation sans constitution d'un fonds de limitation et la limitation avec une telle constitution, et ensuite entre les différentes phases de la limitation avec constitution d'un fonds de limitation. Les dispositions de procédure de la Convention LLMC doivent être intégrées dans la réglementation nationale⁷⁷².

4.365. À côté du problème posé par cette répartition inélégante, il convient également de souligner de manière générale la piètre qualité juridique des dispositions de la Loi Maritime qui sont examinées ici. On reviendra encore ci-après sur les références malheureuses à l'ancienne loi (abrogée) sur les faillites⁷⁷³ et au Code civil⁷⁷⁴. L'utilisation de la notion non définie de bâtiment de navigation intérieure et l'éparpillement du régime légal de responsabilité pour la navigation intérieure entre la Loi Maritime, la Convention LLMC, la loi du 11 avril 1989 et l'arrêté de limitation de la responsabilité – avec une surabondance de références croisées dans l'article 273 de la Loi Maritime – a déjà été dénoncée ci-dessus⁷⁷⁵. Un autre défaut concerne la reprise superflue dans la Loi Maritime de règles figurant déjà dans la Convention LLMC. C'est par exemple le cas de la règle selon laquelle la présentation de la requête en limitation de la responsabilité n'emporte pas reconnaissance de responsabilité (compar. art. 1.7 Convention LLMC et art. 48, § 2 Loi Maritime)⁷⁷⁶.

- RÉGIME INSATISFAISANT DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ SANS
CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION

4.366. La Convention LLMC permet que la limitation de responsabilité soit invoquée « même si le fonds de limitation [...] n'a pas été constitué », mais elle offre au législateur national la liberté de déroger à cette disposition et de déterminer que, pour invoquer la limitation de responsabilité, la constitution d'un fonds est obligatoire (art. 10.1 Convention LLMC). Le législateur belge n'a délibérément pas fait usage de cette possibilité⁷⁷⁷. Par conséquent, en droit belge, il est possible d'utiliser la limitation de responsabilité simplement comme moyen de défense, sans constitution d'un fonds⁷⁷⁸. Il n'y a aucune raison de s'écarter de cette possibilité dans le Code belge de la navigation. Comme cela apparaîtra ci-après⁷⁷⁹, la limitation sans constitution d'un fonds est d'ailleurs courante au plan international et notamment possible dans tous les pays voisins, à l'exception des Pays-Bas.

⁷⁷⁰ Voir déjà *supra*, n° 4.354.

⁷⁷¹ Voir déjà *supra*, n° 4.47.

⁷⁷² Sur l'intégration de la Convention LLMC dans le Code belge de la navigation, voir déjà *supra*, n° 4.344 et ss.

⁷⁷³ Voir *infra*, n° 4.386.

⁷⁷⁴ Voir *infra*, n° 4.376.

⁷⁷⁵ Voir *supra*, n° 4.352.

⁷⁷⁶ L'ébauche de Code belge de navigation a choisi de reprendre cette règle dans les dispositions matérielles sur la limitation de la responsabilité (voir art. 4.33).

⁷⁷⁷ Voir en particulier *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 536/1, 6.

⁷⁷⁸ Voir à ce sujet Anvers 25 juin 2002, *Eur. Vervoerr.* 2002, 465; Stevens Bva, 125, n° 248; De Weerd, I., « De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar », in De Weerd, I. (50), 65, n° 102; Huyghe, G. et Ballet, K., « De beperking van aansprakelijkheid en de vereffening van afstand van scheepsvermogen: een juridisch labyrint ! », in LA Wijffels, (99), 105-106. En Belgique, l'invocation de la limitation comme moyen de défense était déjà possible avant l'entrée en vigueur (nationale) de la Convention LLMC: voir Gand 9 décembre 1980, *RHA* 1981-82, 178.

⁷⁷⁹ Voir *infra*, n° 4.427 et ss.

4.367. La seule disposition de la Loi Maritime qui fait allusion à la possibilité de limitation sans qu'il y ait formation d'un fonds est l'article 53, qui concerne l'aspect secondaire de la conversion en monnaie nationale. Le principe qui veut que la limitation soit possible sans la constitution d'un fonds ne peut, via la référence générale à la Convention LLMC que l'on trouve à l'article 47, § 1^{er} de la Loi Maritime, se déduire que du seul article 10.1 de la Convention LLMC et de l'absence d'une exclusion de cette possibilité dans une disposition légale nationale. Dans d'autres législations comme en Allemagne⁷⁸⁰ et en Norvège⁷⁸¹, la possibilité d'une limitation sans qu'il y ait constitution d'un fonds est expressément confirmée. Dans un souci de transparence de la législation, il est préférable que le Code belge de la navigation le précise également.

4.368. Comme la limitation de responsabilité sans constitution d'un fonds n'a pas davantage retenu l'attention dans les règles actuelles de la procédure en vigueur en Belgique, un certain nombre de questions relatives à cette problématique restent sans réponse. A cet égard, quelques corrections réglementaires s'imposent.

4.369. Tout d'abord, la législation ne précise pas que la limitation de responsabilité non seulement peut être invoquée dans une procédure sur le fond, mais aussi dans n'importe quel type de procédure, y compris une procédure de saisie (et cela bien que la jurisprudence à cet égard ne pose aucun problème⁷⁸²). Il serait également utile que la loi confirme cette possibilité.

4.370. Ensuite, il est impossible de savoir clairement quelle condamnation le créancier peut précisément obtenir lorsque le propriétaire de navire invoque la limitation comme moyen de défense. Il est probable qu'en pareil cas, le propriétaire de navire puisse au maximum être condamné au paiement du montant de la limitation de responsabilité et non pas au paiement du montant total supérieur de la créance⁷⁸³. Dans ces directives sur la limitation de responsabilité de 2008, le CMI a proposé des règles à cet égard qui offrent une inspiration utile en vue de la rédaction d'une disposition de loi explicite⁷⁸⁴.

4.371. Tertio, la Loi Maritime ne précise pas si le propriétaire de navire qui invoque la limitation uniquement à titre de défense, est redevable d'intérêts. Selon la doctrine, des intérêts sont dus sur le montant de la limitation, entre la date du sinistre et la date à laquelle le propriétaire de navire, en exécution du jugement, procède au paiement du montant de la limitation au créancier⁷⁸⁵. Il est souhaitable d'explicitier également cette règle dans le Code belge de la navigation.

4.372. Enfin, il est suggéré dans la doctrine que, « dans la mesure du possible », il convient de veiller à ce que le propriétaire d'un navire qui opte pour la limitation comme moyen de défense ne doive pas davantage payer que le montant de la limitation, ou qu'il ne doive pas payer ce montant plus d'une fois⁷⁸⁶. Les risques en question semblent toutefois inhérents au choix de la limitation sans constitution d'un fonds de limitation et il semble dès lors difficile de les éliminer via une disposition légale. Dans l'ébauche de Code belge de la navigation, aucune disposition n'a dès lors été proposée à ce sujet.

⁷⁸⁰ Voir *infra*, n° 4.429.

⁷⁸¹ Voir *infra*, n° 4.481.

⁷⁸² Voir Cass. 26 mars 1982, *RHA* 1983-84, 121; Anvers 5 février 2002, *Eur.Vervoerr.* 2002, 231.

⁷⁸³ Dans ce sens *Stevens Bva*, 186.

⁷⁸⁴ Voir *infra*, n° 4.406.

⁷⁸⁵ *Stevens Bva*, 127, n° 251.

⁷⁸⁶ *Stevens Bva*, 127, n° 251.

4.373. Les procédures actuelles pour la formation proprement dite du fonds fonctionnent bien et ne doivent pas faire l'objet de modifications significatives. Néanmoins, la réglementation légale peut être améliorée ici et là.

4.374. Tout d'abord, il peut être clarifié que sur la base d'une seule requête, il est possible de constituer plus d'un fonds (fonds de choses, de personnes, de passagers) et de désigner le même liquidateur pour tous les fonds⁷⁸⁷.

4.375. Même si l'article 48, § 1^{er}, premier alinéa de la Loi Maritime semble indiquer le contraire, il doit être clairement établi que l'assureur visé à l'article 1.6 de la Convention LLMC peut également introduire une requête visant à la constitution d'un fonds⁷⁸⁸.

4.376. La réglementation actuelle offre deux possibilités pour constituer le fonds, à savoir en espèces ou au moyen d'une sûreté ou, comme le dit la Loi Maritime (tout comme la convention CLNI) d'une « garantie ». Cette possibilité de choix doit être maintenue, mais les règles en matière de constitution du fonds par une garantie sont susceptibles d'amélioration.

Actuellement, l'article 48, § 3, cinquième alinéa de la Loi Maritime renvoie aux articles 2040 à 2043 du Code civil⁷⁸⁹, dont l'article 2040 renvoie lui-même aux articles 2018 et 2019 du Code civil⁷⁹⁰. Ces renvois rendent le texte difficilement lisible; en outre, les dispositions en question sont obsolètes et ne correspondent pas aux réalités de l'activité de la navigation.

C'est ainsi par exemple qu'il est encore stipulé que la caution doit avoir son domicile dans le ressort de la Cour d'appel où elle doit être donnée (art. 2018 C. civ.). Dans une matière internationale comme la navigation, une telle disposition est difficilement applicable. Il n'est pas réaliste d'exiger que la banque ou l'assureur ait son siège dans le ressort de la Cour d'appel. Une élection de domicile ne résout pas le problème de l'exécution et est rejetée par la doctrine. Sur la base d'une interprétation téléologique, la doctrine en question conclut que l'exigence du domicile ne contient rien de plus que l'exigence déjà reprise à l'article 48, § 3, troisième alinéa de la Loi

⁷⁸⁷ En ce sens, voir *Stevens Bva*, 139, n° 277.

⁷⁸⁸ Voir *Stevens Bva*, 61, n° 127. La rédaction de cette disposition de loi découle probablement de celle de l'art. 1.1 de la Convention LLMC. Au sujet de l'assureur, voir l'art. 1.6 de la Convention LLMC.

⁷⁸⁹ Ces dispositions s'énoncent comme suit:

Art. 2040

Toutes les fois qu'une personne est obligée, par la loi ou par une condamnation, à fournir une caution, la caution offerte doit remplir les conditions prescrites par les articles 2018 et 2019.

Art. 2041

Celui qui ne peut pas trouver une caution, est reçu à donner à sa place un gage en nantissement suffisant.

Art. 2042.

La caution judiciaire ne peut point demander la discussion du débiteur principal.

Art. 2043

Celui qui a simplement cautionné la caution judiciaire ne peut demander la discussion du débiteur principal et de la caution.

⁷⁹⁰ Ces dispositions s'énoncent comme suit:

Art. 2018

Le débiteur obligé à fournir une caution doit en présenter une qui ait la capacité de contracter, qui ait un bien suffisant pour répondre de l'obligation, et dont le domicile soit dans le ressort de la cour d'appel où elle doit être donnée.

Art. 2019

La solvabilité d'une caution ne s'estime qu'en égard à ses propriétés foncières, excepté en matière de commerce, ou lorsque la dette est modique.

On n'a point égard aux immeubles litigieux, ou dont la discussion deviendrait trop difficile par l'éloignement de leur situation.

Maritime selon laquelle le fonds doit être « effectivement disponible »⁷⁹¹. En pratique, la règle du domicile ne semble plus respectée à la lettre. Il n'y a aucun motif de la conserver dans le Code belge de la navigation.

À cela s'ajoute que la solvabilité d'une caution ne s'estime « qu'en égard à ses propriétés foncières, excepté en matière de commerce, ou lorsque la dette est modique » (art. 2019 C. civ.). Le critère d'évaluation visé vaut donc actuellement bien en matière de navigation non commerciale, par exemple la navigation de plaisance⁷⁹². Cette distinction est insatisfaisante. Tout d'abord, le critère est également étranger dans la navigation non commerciale. Ensuite, une distinction entre navigation commerciale et autre navigation n'est plus justifiée dans le Code belge de la navigation. Troisièmement, une telle distinction est difficilement compatible avec la réglementation légale en vigueur, car la loi du 11 avril 1989 a soumis les navires non commerciaux aux règles normales en matière de limitation de la responsabilité⁷⁹³.

L'applicabilité du droit commun concernant le bénéfice de discussion de la caution d'une caution judiciaire (art. 2043 C.civ.) semblent ne présenter que peu de signification dans la pratique du droit maritime.

D'ailleurs, il n'est pas évident de qualifier en l'espèce le garant de caution « judiciaire »⁷⁹⁴, comme cela s'effectue de manière manifestement implicite dans la Loi Maritime. En effet, en première instance, c'est bien le bénéficiaire de la limitation qui décide de constituer le fonds, soit en espèces, soit avec une garantie.

Il appert de ces constatations qu'il est souhaitable de ne plus renvoyer dans le Code belge de la navigation aux dispositions du Code civil concernant la caution. Il est préférable de ne conserver dans le Code belge de la navigation que les règles de droit commun strictement nécessaire et de les intégrer dans le Code lui-même. Concrètement, il s'agit de la non-applicabilité du bénéfice de discussion (art. 2042 C.civ.).

4.377. L'article 53 de la Loi Maritime, déjà citée plus haut⁷⁹⁵ concerne seulement la conversion en monnaie nationale au jour du paiement, lorsqu'aucun fonds de limitation n'a été constitué et il ne dispose rien quant à l'hypothèse de l'octroi d'une garantie⁷⁹⁶. Dans une règle plus générale de conversion reprise à l'article 8.1 de la Convention LLMC, il est renvoyé, en matière de garantie, à la valeur au jour de l'octroi de la garantie. D'un point de vue légistique, la réglementation introduite par la Loi Maritime demeure quelque peu étrange.

4.378. La garantie ne doit pas seulement couvrir le principal mais aussi les intérêts qui viendront à échéance pendant la procédure. L'article 48, § 3, quatrième alinéa de la Loi Maritime dispose que la garantie est adéquate « si son montant correspond à celui auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté d'une provision destinée à couvrir les intérêts légaux pour la durée que le président estimera être convenable ». Il arrive cependant que la procédure dure plus longtemps que prévu, si bien que le montant de la garantie n'est plus satisfaisant. La Loi Maritime ne précise pas quelles sont les possibilités dont disposent alors le liquidateur et/ou les créanciers, et ne précise en particulier pas quel est le sort du fonds initial si aucune garantie complémentaire ne peut être octroyée. Il est admis que le liquidateur peut ou doit prendre l'initiative afin de

⁷⁹¹ Stevens Bva, 128-129, n° 255.

⁷⁹² Stevens Bva, 130-131, n° 257.

⁷⁹³ Voir *supra*, n° 4.346.

⁷⁹⁴ Sur la notion, voir en bref Van Quickenborne, M., *Borgtocht*, Anvers, E. Story-Scientia, 1999, 36, n° 72.

⁷⁹⁵ Voir *supra*, n° 4.45.

⁷⁹⁶ Compar. Stevens Bva, 132, n° 264.

demander une garantie complémentaire et que le président peut imposer l'octroi d'une telle garantie. Lorsque ce n'est pas le cas, le liquidateur doit en informer les créanciers qui ont fait la déclaration. Il n'y a pas de raison de penser que le fonds de limitation prendrait fin ou devrait être estimé ne plus être établi⁷⁹⁷. Il convient de reprendre dans le Code belge de la navigation une réglementation explicite dans laquelle il sera possible de retrouver l'opinion habituellement exprimée par la doctrine.

4.379. Une garantie crée également un problème lorsqu'il est constaté ultérieurement que le propriétaire de navire n'est pas autorisé à limiter sa responsabilité. Lorsque le fonds a été constitué en espèces, les créanciers peuvent dans ce cas imposer une saisie sur le fond. Mais si le fonds a été constitué au moyen d'une garantie, une saisie peut bien être en principe imposée sur la garantie, mais dans la plupart des cas, elle ne pourra pas être appelée. À moins que le texte de la garantie ne mentionne expressément cette hypothèse, la garantie en effet ne sera pas invocable lorsqu'il est constaté que le propriétaire de navire n'a pas droit à la limitation. Cela peut avoir pour conséquence que les créanciers n'ont plus la moindre possibilité d'exécution⁷⁹⁸. La Loi Maritime ne stipule rien à ce sujet. Comme il apparaîtra ci-après⁷⁹⁹, une solution a été proposée à ce problème par le CMI, et elle peut être reprise dans le Code belge de la navigation.

- RÉGLEMENTATION DÉFAILLANTE EN MATIÈRE DE CONTESTATIONS RELATIVES
À LA FORMATION DU FONDS

4.380. Une amélioration de la réglementation légale actuelle est également souhaitable en ce qui concerne les contestations relatives à la formation du fonds. Mais avant d'aborder ce point, il convient de rappeler que le président, dans le cadre de la formation du fonds proprement dite, rend deux ordonnances: une première où il « ordonne l'ouverture de la procédure de constitution du fonds » (art. 48, § 3, premier alinéa de la Loi Maritime), et une seconde où il constate que le fonds est constitué (art. 48, § 5, premier alinéa). La terminologie de la loi concernant la première ordonnance laisse à désirer, car à ce moment-là, la procédure est déjà ouverte (à savoir par l'introduction de la requête); en outre, il ne s'agit pas d'une « ordonnance » au sens propre du mot car le propriétaire de navire peut toujours, après l'ordonnance, renoncer à constituer effectivement le fonds et qu'aucune sanction ne s'applique en l'espèce⁸⁰⁰. Même si la législation néerlandaise évoque une « bevel » (ordonnance) du tribunal⁸⁰¹, la préférence doit aller, dans le Code belge de la navigation, à l'utilisation d'un autre terme. Comme la formation du fonds est un droit, le terme « autorisation » n'est pas plus adéquat. Comme cela sera exposé plus en détail ci-après⁸⁰², l'ébauche de Code belge de la navigation a fait le choix d'une terminologie plus neutre.

4.381. L'article 48, § 5, quatrième alinéa de la Loi Maritime réglemente seulement « l'opposition » contre la seconde ordonnance, qui doit être portée dans les trois mois devant le tribunal de commerce. L'emploi du terme « verzet » (opposition) et le fait que les parties qui font opposition n'étaient pas parties à la décision initiale pourraient à première vue amener à conclure il s'agit ici d'une tierce opposition au sens de l'article 1122 du Code judiciaire. Cependant, la tierce opposition doit être introduite devant le même juge que celui qui a prononcé le jugement attaqué, ce qui n'est pas le cas ici. En outre, la tierce opposition constitue un recours extraordinaire qui n'a qu'une portée limitée. Le juge qui doit se prononcer sur une tierce opposition peut seulement annuler la décision attaquée et non l'adapter, et une annulation éventuelle ne vaut que vis-à-vis de

⁷⁹⁷ Voir plus amplement Stevens Bva, 133-134, n° 268; Compar. *infra*, n° 4.437 concernant le droit allemand.

⁷⁹⁸ Stevens Bva, 131, n° 262.

⁷⁹⁹ Voir *infra*, n° 4.411.

⁸⁰⁰ Stevens Bva, 139-140, n° 278.

⁸⁰¹ Voir *infra*, n° 4.472 en particulier la note de bas de page.

⁸⁰² Voir *infra*, n° 4.562.

la partie qui a introduit la tierce opposition, et non vis-à-vis d'autres parties. Contrairement à ce que soutient une certaine jurisprudence⁸⁰³, il s'agit, selon la doctrine, non d'une tierce opposition au sens du Code judiciaire, mais d'une procédure spécifique sur le fond, où le tribunal peut de nouveau évaluer tous les aspects et les contestations relatives au fonds de limitation constitué et où le tribunal peut confirmer, modifier ou annuler les ordonnances du président⁸⁰⁴.

En outre, et ce qui est encore plus grave, le système actuel d'« opposition » contre la seconde ordonnance est entièrement miné par le fait que rien n'est stipulé au sujet des recours qui peuvent être utilisés contre la *première* ordonnance du président. Il est généralement admis que contre cette première ordonnance, une tierce opposition peut être introduite auprès du président et donc non pas auprès du tribunal de commerce comme le prévoit l'article 48, § 5, quatrième alinéa de la Loi Maritime⁸⁰⁵. La tierce opposition devrait être introduite dans le délai normal, c'est-à-dire dans les 30 ans (art. 1128 C.jud.)⁸⁰⁶. On se demande alors quelle est la valeur de la procédure d'opposition de l'article 48, § 5, quatrième alinéa de la Loi Maritime, à introduire dans les trois mois, lorsque l'on peut, jusqu'à 30 ans après la date, introduire une tierce opposition contre la première ordonnance du président et ainsi remettre malgré tout encore en question un fonds de limitation éventuellement déjà entièrement partagé et liquidé⁸⁰⁷. En outre, le président, statuant sur la tierce-opposition, ne pourrait pas corriger sa première ordonnance, mais seulement l'annuler⁸⁰⁸. Compte tenu de ces problèmes et du fait que la qualification comme tierce opposition ne correspond pas à la définition de droit commun de ce recours⁸⁰⁹, il a été suggéré dans la doctrine que la tierce opposition contre la première ordonnance du président n'est *pas* possible⁸¹⁰, et que la procédure d'opposition spécifique réglementée à l'article 48, § 5, quatrième alinéa de la Loi Maritime est exhaustive.

Le Code belge de la navigation doit explicitement prévoir un seul recours qui concerne les deux ordonnances, qui doit être utilisé dans un délai (relativement) bref et à l'égard duquel le tribunal de commerce est compétent. Le tribunal de commerce se prononcerait sur le fond au sujet de toute contestation concernant la formation du fonds de limitation⁸¹¹. En outre, il convient de préciser que le tribunal peut non seulement annuler les ordonnances attaquées, mais le cas échéant, également les adapter. On éviterait ainsi des procédures complémentaires inutiles. Sans cela, en effet, le requérant serait contraint d'entamer de nouveau la procédure depuis le début, par exemple avec un montant de limitation plus élevé.

4.382. Les contestations concernant la validité du fonds peuvent également poser un problème concernant la levée des saisies et la restitution des sûretés. L'article 13.2 de la convention dispose qu'une fois qu'un fonds est constitué, dans un certain nombre de circonstances, des saisies doivent pouvoir être obligatoirement levées et des sûretés doivent être restituées. L'article 13.2 de la Convention CLNI contient une réglementation correspondante. Le principe précité constitue une protection du propriétaire de navire et constitue même l'une des conséquences juridiques les plus importantes de la formation du fonds.

⁸⁰³ Anvers 5 mai 2008, *RHA* 2008, 134.

⁸⁰⁴ Stevens Bva, 169-170, n° 331.

⁸⁰⁵ Compar. Anvers 5 mai 2008, *RHA* 2008, 134.

⁸⁰⁶ Stevens Bva, 165, n° 327.

⁸⁰⁷ Stevens Bva, 167, n° 329.

⁸⁰⁸ Stevens Bva, 166, n° 327.

⁸⁰⁹ La première ordonnance ne porte pas atteinte aux droits de tiers et, en principe, les créanciers ne peuvent pas intenter de tierce opposition contre des jugements relatifs à leur débiteur (Voir art. 1122 C.jud. et à ce sujet plus amplement Stevens Bva, 167-169, n° 330).

⁸¹⁰ Voir encore une fois Stevens Bva, 167, n° 329.

⁸¹¹ Sur les matières pour lesquelles le tribunal peut se prononcer sur la base de l'art. 48, § 5, quatrième alinéa de la loi maritime, voir Stevens Bva, 166-167, n° 328.

Lorsqu'un créancier introduit un recours contre la formation du fonds et que le juge déclare ce recours fondé et en particulier constate que le propriétaire de navire n'était pas en droit d'invoquer la limitation de responsabilité, en théorie, le créancier peut de nouveau imposer une saisie pour obtenir une nouvelle sûreté mais dans la pratique, le risque est réel qu'il n'en ait plus l'occasion. Dans ces circonstances, le créancier peut subir un préjudice grave. C'est pourquoi il a parfois été plaidé pour ne lever les saisies et ne libérer les sûretés qu'une fois qu'un jugement aura été prononcé sur le recours qui a été introduit contre la formation du fonds⁸¹². Les dispositions actuelles de la Loi Maritime sur la procédure n'accordent aucune attention à cette problématique. Le principe que la formation du fonds conduit à une levée des saisies et à une restitution des sûretés doit en tout cas être conservé; il s'agit d'une conséquence élémentaire de la formation du fonds et, avec d'autres conditions d'application, ce principe est prescrit par la Convention LLMC et la Convention CLNI. La doctrine a plaidé pour que dans des cas exceptionnels, à savoir quand il existe des indications sérieuses selon lesquelles le propriétaire de navire n'est en fin de compte pas autorisé à limiter sa responsabilité, *et* qu'il existe des raisons sérieuses d'admettre que le créancier n'aura plus de possibilité d'obtenir une nouvelle sûreté, une dérogation soit autorisée en accordant un effet suspensif au recours contre la décision constatant la formation du fonds et en ne procédant pas ou du moins pas immédiatement, à la levée d'une saisie⁸¹³.

La reprise d'une réglementation légale allant dans ce sens dans le Code belge de la navigation ne semble cependant pas possible sans faire violence à la réglementation provenant des conventions. Tout d'abord, les conséquences de la formation du fonds sont clairement déterminées dans ces conventions. Les dispositions des conventions n'accordent qu'une marge d'appréciation limitée au juge (voir art. 13.2, premier alinéa convention et art. 13.2 Convention CLNI). Il n'est pas souhaitable et peut-être même impossible d'élargir par une loi nationale cette liberté d'appréciation du juge. Les conventions n'accordent qu'une marge de manoeuvre limitée au législateur national pour – sans porter préjudice au texte de la convention – établir les règles concernant la « formation » et le « partage » du fonds de limitation, et la procédure afférente (voir art. 14 Convention LLMC et art. 14 Convention CLNI). Les règles en question concernant la « formation » du fonds sont reprises dans l'article 11 de la Convention LLMC, et celle concernant son « partage », dans l'article 12 de la Convention LLMC. Les conséquences juridiques de la formation du fonds auxquelles a trait la problématique traitée ici sont réglementées dans une *autre* disposition de la convention, à savoir l'article 13 (voir les articles correspondants 11, 12 et 13 de la Convention CLNI). La systématique des dispositions de la convention indique donc également que le législateur national ne peut modifier les conséquences juridiques de la formation du fonds. C'est d'ailleurs impossible d'emblée s'agissant des cas de levée obligatoire des saisies, qui sont décrits de manière incontestable dans le texte de la convention (art. 13.2, deuxième phrase Convention LLMC). S'agissant des autres cas, le juge dispose bien d'un pouvoir d'appréciation mais dans la mesure du possible, il n'est pas souhaitable non plus de reprendre d'autres dispositions de la loi à cet égard.

Ni les exemples allemands et néerlandais précités, où le juge peut exceptionnellement maintenir ou lever des mesures d'exécution⁸¹⁴ en étant soumis par la loi à des conditions complémentaires strictes⁸¹⁵, ni les controverses dans le droit français⁸¹⁶ ne fournissent des arguments pour renoncer à la retenue que la conformité à la convention impose au législateur national. La tentative du CMI pour réguler davantage la question via des directives a fourni un résultat

⁸¹² Voir Stevens Bva, 158-159, n° 313, et les sources qui y sont citées.

⁸¹³ Stevens Bva, 159, n° 313.

⁸¹⁴ Voir *infra*, n° 4.436.

⁸¹⁵ Voir *infra*, n° 4.473.

⁸¹⁶ Voir *infra*, n° 4.459.

particulièrement peu clair⁸¹⁷, ce qui ne fait que souligner qu'une solution satisfaisante ne peut être atteinte que par une modification de la convention.

4.383. Un problème annexe se pose concernant la position juridique des créanciers lorsque le fonds de limitation est dissous dans le courant de la procédure, avant le partage. Cette situation peut par exemple se produire lorsqu'un recours contre la formation du fonds est déclaré fondé parce que le débiteur ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité. La dissolution du fonds devrait normalement entraîner le remboursement du fonds de limitation au constituant du fonds, si bien que la position des créanciers s'en trouve désavantagée (d'ailleurs, à ce moment-là, les saisies sont vraisemblablement levées, ou les sûretés restituées). La Loi Maritime ne prévoit cependant rien à ce sujet. Le législateur néerlandais⁸¹⁸ et les directives du CMI sur la procédure de limitation⁸¹⁹ ont toutefois bien traité de la question. Il est souhaitable qu'elle soit également réglementée de manière explicite dans le Code belge de la navigation.

- RÉGLEMENTATION DÉFAILLANTE EN MATIÈRE DE LIQUIDATION DU FONDS DE LIMITATION

4.384. Pour élaborer la procédure de liquidation, le législateur belge s'est basé sur la procédure en matière de faillite⁸²⁰. Même si, comme cela apparaîtra encore ci-après, dans d'autres pays également, la procédure de faillite a servi de source d'inspiration, ce choix, et en particulier sa mise en œuvre sur le plan de la technique législative dans la Loi Maritime, soulève un certain nombre de remarques.

4.385. Tout d'abord, la tâche du liquidateur d'un fonds de limitation diffère dans une assez large mesure de celle du curateur d'une faillite. Là où le curateur devra lui-même rechercher et réaliser les actifs du failli, le liquidateur voit les « actifs » (c'est-à-dire le fonds) mis sans problème à sa disposition. À lui seul, cet élément nous avertit déjà que la législation sur les faillites n'est pas servilement copiée dans la législation maritime. Comme cela apparaîtra encore ci-après, parmi les pays étudiés, la Belgique est le seul où le législateur a déclaré comme étant d'application des dispositions de la législation sur les faillites à titre de pure référence. Dans tous les autres pays examinés, manifestement, c'est une réglementation entièrement autonome qui prévaut en droit maritime.

4.386. Concrètement, les articles 48 et 50 de la Loi Maritime déclarent qu'un certain nombre de dispositions de l'ancienne loi sur les faillites sont d'application (plus précisément les art. 460, 462, 463, 496-500, 502-504 et 508⁸²¹). Cependant, cette loi sur les faillites a été abrogée à compter du

⁸¹⁷ Voir *infra*, n° 4.409.

⁸¹⁸ Voir *infra*, n° 4.476.

⁸¹⁹ Voir *infra*, n° 4.411.

⁸²⁰ *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 536/1, 6.

⁸²¹ Ces dispositions s'énoncent comme suit (dans la version établie par la loi du 21 octobre 1997 portant le texte néerlandais du Code de commerce, à l'exclusion du Livre Ier, titres VIII et IX, de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, des lois coordonnées du 25 septembre 1946 sur le concordat judiciaire et de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, MB 27 novembre 1997):

Art. 460

Hij die tot vereffenaar is benoemd legt binnen vijftien dagen na zijn benoeming ter openbare terechtzitting van de rechtbank van koophandel de eed af dat hij zich goed en getrouw zal kwijten van het ambt van faillissementscurator.

Art. 462

De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de rechter-commissaris van een faillissement vervangen door een van haar andere leden, en zij kan ook de curators of een van hen ontslaan, hen door andere vervangen of hun getal vermeerderen. Le tribunal de commerce peut, à tout moment, remplacer le juge-commissaire par un autre de ses membres ainsi que remplacer les curateurs ou l'un d'eux, en augmenter ou en diminuer le nombre.

De curators wier ontslag wordt gevorderd, worden vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken ter terechtzitting.

Art. 463

De rechter-commissaris heeft in het bijzonder opdracht om op het beheer en de vereffening van de failliete boedel toezicht te houden en de verrichtingen te bespoedigen; hij doet ter terechtzitting verslag over alle geschillen waartoe het faillissement aanleiding geeft, hij beveelt de dringende maatregelen die noodzakelijk zijn tot beveiliging en bewaring van de goederen van de boedel, en in de vergaderingen van de schuldeisers van de gefailleerde is hij voorzitter.

De rechter-commissaris kan buiten zijn arrondissement alle tot zijn opdracht behorende handelingen verrichten, wanneer hij van oordeel is dat ernstige of dringende omstandigheden zulks vereisen.

De beschikkingen van de rechter-commissaris zijn uitvoerbaar bij voorraad.

Tegen die beschikkingen staat beroep open bij de rechtbank van koophandel.

Art. 496

De schuldeisers van de gefailleerde zijn gehouden de aangifte van hun vorderingen, samen met hun titels, ter griffie van de rechtbank van koophandel neer te leggen binnen de termijn die in het vonnis van faillietverklaring bepaald is. De griffier houdt er aantekening van en geeft een ontvangbewijs af.

De schuldeisers worden te dien einde gewaarschuwd door middel van de bekendmakingen voorgeschreven bij artikel 472. Zij worden bovendien, zodra zij bekend zijn, gewaarschuwd bij een ter post aangetekende brief van de curators. Deze brief vermeldt de dagen en uren, bepaald voor het sluiten van het proces-verbaal van verificatie der schuldvorderingen en voor de behandeling van de geschillen die uit deze verificatie mochten ontstaan.

Aan de minuut van de brief, die door de rechter-commissaris wordt geïseerd, worden en blijven de desbetreffende ontvangbewijzen gehecht.

Art. 497

Zijn er schuldeisers die hun verblijfplaats of hun woonplaats buiten het Rijk hebben en voor wie de bij het vonnis van faillietverklaring bepaalde termijn te kort is, dan wordt deze te hunnen behoeve door de rechtercommissaris naar omstandigheden verlengd; van deze verlenging wordt melding gemaakt in de brief die aan die schuldeisers wordt toegezonden overeenkomstig artikel 496.

Art. 498

Elke aangifte vermeldt de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de schuldeiser, het bedrag en de oorzaken van zijn schuldvordering, de eraan verbonden voorrechten, hypotheek- of pandrechten, en de titel waarop zij berust.

De aangifte eindigt met een verklaring gesteld in de volgende bewoordingen:

"Ik verklaar naar eer en geweten dat deze schuldvordering waar en oprecht is."

of

"J'affirme en honneur et conscience que ma créance est sincère et véritable."

of

"Ich versichere hiermit auf Ehre und Gewissen dass meine Forderung aufrichtig und wahrheitsgetreu ist."

Zij wordt getekend door de schuldeiser, of in zijn naam door een gemachtigde; in het laatste geval moet de volmacht aan de aangifte worden gehecht, zij moet het bedrag van de schuldvordering vermelden en de bij dit artikel voorgeschreven verklaring inhouden.

Art. 499

De aangifte van de schuldeiser die zijn woonplaats niet heeft in de gemeente waar de rechtbank zitting houdt, bevat keuze van woonplaats in die gemeente.

Bij gebreke van keuze van woonplaats kunnen hem alle betekeningen en mededelingen gedaan worden ter griffie van de rechtbank.

Art. 500

De verificatie van de schuldvorderingen wordt door de curators verricht naar gelang zij ter griffie aangegeven worden; zij geschiedt ten overstaan van de rechter-commissaris en in tegenwoordigheid of althans na behoorlijke oproeping van de gefailleerde. De titels worden getoetst aan de boeken en bescheiden van de gefailleerde.

De schuldvorderingen van de curators worden geverifieerd door de rechtercommissaris.

Bij elke vergadering maken de curators een proces-verbaal van de verrichtingen op, dat door hen en door de rechter-commissaris wordt ondertekend. Het geeft de woonplaats op van de schuldeisers en hun gemachtigden. Het bevat een korte beschrijving van de overgelegde titels, vermeldt de overschrijvingen, doorbalingen en tussenregels, en verklaart of de vordering wordt erkend of betwist.

In geval van betwisting of wanneer de vordering niet volledig bewezen schijnt te zijn, verdagen de curators hun beslissing tot het tijdstip waarop het proces-verbaal van verificatie gesloten wordt, en, indien de schuldeiser op het ogenblik van de verdaging niet tegenwoordig is in persoon of bij gemachtigde, zenden zij hem daarvan dadelijk bericht bij een ter post aangetekende brief.

Art. 502

Op de vergadering belegd voor de sluiting van het proces-verbaal van verificatie, wordt elke aangegeven vordering die betwist wordt of nog niet is erkend, onderzocht op tegenspraak. De curators ondertekenen op de titel van elke erkende en niet betwiste vordering de volgende verklaring: "Opgenomen in het faillissement van ..., voor een bedrag van ..., de ...".

De rechter-commissaris viseert de verklaring; hij vernijst alle geschillen betreffende niet erkende vorderingen naar de rechtbank.

Art. 503

1^{er} janvier 1998⁸²². Cette situation est décrite comme « irritante » dans la doctrine. Pour résoudre la question, il a été prétendu que les anciennes dispositions devaient être conservées dans le cadre de la Loi Maritime en raison de leur validité⁸²³.

Un examen plus approfondi semble indiquer que cette dernière affirmation n'est pas correcte. Normalement, il est en effet admis que l'abrogation de la règle de droit à laquelle il est renvoyé est sans influence sur le renvoi. Ce dernier continue de renvoyer au texte tel qu'il était avant l'abrogation. L'objectif du législateur ne peut en effet se déduire de faits ou de règles qui, à l'époque de la règle à interpréter à laquelle il est renvoyé, n'étaient naturellement pas connus du législateur⁸²⁴. Cependant, à une occasion, le Conseil d'État a estimé qu'en cas d'abrogation de la loi à laquelle il est fait référence, il y avait lieu d'appliquer les dispositions correspondantes de la nouvelle loi⁸²⁵. Dans un arrêt récent, la Cour de Cassation a formulé la règle suivante à cet égard:

Une disposition légale abrogée à laquelle il est fait référence par un texte légal doit en principe être considérée étant en vigueur pour l'application de la loi non abrogée.

De gefailleerde en de schuldeisers wier vorderingen geverifieerd of op de balans gebracht zijn, kunnen de verificatie van de vorderingen bijwonen en bezwaren inbrengen tegen de verrichte en de te verrichten verificaties. Na de sluiting van het proces-verbaal van verificatie kunnen, op straffe van nietigheid, tegen de verrichte en in dat proces-verbaal begrepen verificaties geen bezwaren worden ingediend dan bij akten, aan de schuldeisers die de aangifte hebben gedaan, betekend en samen met de bewijsstukken ter griffie neergelegd twee dagen voor de terechtzitting waarop de geschillen moeten worden behandeld.

Bezwaren tegen verificaties verricht na de sluiting van het proces-verbaal van verificatie moeten, eveneens op straffe van nietigheid, betekend worden binnen tien dagen na de erkenning van de betwiste vordering. Ten aanVoirn van de schuldeisers die na het laatstgenoemde tijdstip erkend zijn, loopt die termijn evenwel eerst vanaf de verificatie van hun vorderingen.

Art. 504

Op de dag bij het vonnis van faillietverklaring bepaald voor de behandeling van de geschillen, doet de rechter-commissaris verslag, en de rechtbank, die aldus van de geschillen kennis neemt, beslist onvervuld en met voorrang boven alle andere zaken, zo mogelijk bij een enkel vonnis, alle geschillen over de verificatie van de schuldvorderingen, zonder te wachten tot het einde van de overeenkomstig artikel 497 verlengde termijnen en zonder voorafgaande dagvaarding. Het vonnis wordt gewezen nadat de curators, de gefailleerde en de schuldeisers die een bezwaar hebben ingebracht en een aangifte gedaan, over en weer zijn gehoord, indien zij verschijnen.

De geschillen die niet vatbaar zijn voor dadelijke beslissing, worden afzonderlijk behandeld. De rechtbank kan echter bij voorraad beslissen dat de schuldeisers wier vorderingen betwist worden, tot de raadpleging en stemming over het akkoord zullen worden toegelaten voor een bij hetzelfde vonnis te bepalen bedrag. Geeft zij daarover geen beslissing, dan kunnen de schuldeisers wier vorderingen betwist worden, aan de verrichtingen van het faillissement niet deelnemen zolang over het geschil zelf geen uitspraak is gedaan.

Verzet is niet ontvankelijk tegen een krachtens dit artikel gewezen vonnis, noch tegen latere vonnissen over de afzonderlijk behandelde geschillen. Het vonnis dat de schuldeisers wier vorderingen betwist worden bij voorraad toelaat, is bovendien niet vatbaar voor hoger beroep of cassatieberoep.

Art. 508

De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven of te bevestigen binnen de termijn bij het vonnis van faillietverklaring bepaald en krachtens artikel 497 verlengd, komen niet in aanmerking voor de uitdelingen; zij kunnen hun vorderingen echter aangeven en bevestigen tot en met de slotuitdeling. Hun aangiften schorten de bevolen uitdelingen niet op, maar bij nieuwe uitdelingen na die aangiften bevolen, komen zij in aanmerking voor het bedrag dat door de rechter-commissaris bij voorraad bepaald is en in reserve wordt gehouden totdat hun vorderingen erkend zijn. In alle gevallen dragen zij de kosten waartoe de verificatie en de erkenning aanleiding hebben gegeven en kunnen zij niets vorderen van de déjà voor hun aangiften bevolen uitdelingen; zij hebben evenwel het recht de percenten waarop zij bij de eerste uitdelingen aanspraak hadden kunnen maken, vooraf te nemen uit het nog niet uitgedeelde actief, indien zij bewijzen dat het hun onmogelijk is geweest hun aangifte en bevestiging te doen binnen de bepaalde termijn.

⁸²² Art. 149 loi sur les faillites du 8 août 1997 (MB 28 octobre 1997).

⁸²³ Stevens Bva, 137-138, n° 275.

⁸²⁴ Voir Coremans, H. et Van Damme, M., *Beginselen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Bruges, Die Keure, 1994, 95, n° 173.

⁸²⁵ Coremans, H. et Van Damme, M., *Beginselen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Bruges, Die Keure, 1994, 95, n° 173; Compar. cependant aussi l'édition ultérieure: Coremans, H. et Van Damme, M., *Beginselen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Bruges, Die Keure, 2001, 123-124, n° 173 et les références qui s'y trouvent.

Cette règle ne s'applique toutefois pas lorsqu'il ressort de la teneur de la disposition abrogatoire que l'objectif n'est pas seulement d'abroger un texte de loi déterminé mais aussi de ne pas conserver plus longtemps ce texte de loi pour l'application d'autres lois dans lesquelles il est fait référence au texte de loi abrogé⁸²⁶.

Dans le cas présent, l'abrogation de la loi sur les faillites ne semble pas avoir eu pour but d'influencer la procédure de limitation de la responsabilité dans la Loi Maritime, mais il est indéniable pourtant que le renvoi à des dispositions de l'ancienne loi sur les faillites comporte une certaine insécurité juridique et manque d'élégance sur le plan de la technique législative.

4.387. En outre, un certain nombre de dispositions de la loi sur les faillites qui ont été déclarées d'application par la Loi Maritime ne sont finalement pas appliquées parce qu'elles sont obsolètes ou tout simplement parce que la Loi Maritime elle-même établit une autre procédure.

Il est assez remarquable que le texte de la Loi Maritime n'est en effet pas compatible à différents égards avec les dispositions de la loi sur les faillites auxquelles ce texte lui-même renvoie. C'est par exemple le cas de l'article 51, § 2 de la Loi Maritime, qui dispose que le liquidateur fait un projet de répartition qu'il communique aux créanciers, et que, (uniquement) en cas de contestation du projet de répartition, le tribunal de commerce, dont le président a connu de la procédure, se prononcera sur le rapport du liquidateur. L'article 504 de l'ancienne loi sur les faillites, également applicable, suggère cependant une procédure plus sophistiquée et en particulier qu'une audience doit de toute manière avoir lieu. Dans la pratique, la réglementation de l'ancienne loi sur les faillites n'est pas suivie⁸²⁷.

L'article 499 de l'ancienne loi sur les faillites, auquel renvoient encore les articles 48 et 50 de la Loi Maritime dispose que le créancier doit faire élection de domicile dans la commune où siège le tribunal ou la déclaration de créance a été faite. La règle relative à l'élection de domicile dans la commune du tribunal ne semble plus guère avoir de sens aujourd'hui⁸²⁸. Selon l'actuelle loi sur les faillites, l'élection de domicile n'est d'ailleurs encore exigée que lorsque le créancier est établi hors de l'UE (art. 64, premier alinéa).

4.388. L'article 48 de la Loi Maritime ne prévoit pas seulement la désignation d'un liquidateur, mais également celle d'un juge-commissaire. À cet égard, la question de principe qui se pose est de savoir quelle est la valeur ajoutée offerte par un juge-commissaire dans la procédure de limitation du droit maritime. Des éléments de droit comparé⁸²⁹ et aussi de droit interne⁸³⁰ suggère d'ores et déjà que l'intervention de la figure du juge-commissaire ne revêt pas une importance essentielle et qu'il conviendrait mieux de l'écartier.

4.389. Le dépôt de la déclaration d'une créance au greffe est estimé interrompre le délai de prescription⁸³¹, même si cet élément n'est pas expressément confirmé dans la Loi Maritime. Il serait indiqué que le Code belge de la navigation confirme expressément l'effet suspensif d'une déclaration.

⁸²⁶ Cass. 20 décembre 2007, www.cass.be.

⁸²⁷ Voir Stevens Bva, 142-143, n° 286 et aussi 173, n° 334.

⁸²⁸ Stevens Bva, 144, n° 293.

⁸²⁹ Compar. Rohart, J.-S., « Procédures de constitution des fonds de limitation de responsabilité des propriétaires de navires », *DMF* 1982, (696), 701; voir plus amplement *infra*, n° 4.498. En Allemagne, aucun juge-commissaire n'est désigné, mais seulement un liquidateur (« Sachwalter »), et une certaine doctrine se demande même si dans les cas simples, cette désignation est bien nécessaire (voir plus amplement *infra*, n° 4.433).

⁸³⁰ L'art. 3, § 2 loi d'exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile dispose au sujet des fonds de limitation CLC, que les fonctions dévolues au juge-commissaire sont exercées « par un juge désigné par le président ».

⁸³¹ Stevens Bva, 144, n° 291; Smeesters-Winkelmolen I, 228, n° 149.

4.390 Les créanciers doivent déposer leurs demandes au greffe. Ces demandes doivent ensuite être vérifiées par le liquidateur. Il examine à cet égard si le propriétaire de navire peut en effet revendiquer les montants réclamés ou s'il s'agit de demandes qui sont concernées par la limitation, etc.

Divers problèmes se posent à ce propos concernant le moment où le liquidateur commence la vérification, la méthode de travail à utiliser, et les droits des autres créanciers.

S'agissant de la demande de la vérification, l'article 50, § 1^{er} de la Loi Maritime dispose que le liquidateur doit poursuivre sa mission « lorsque la responsabilité du propriétaire du navire est établie ». Mais la loi ne précise pas de quelle manière ou par qui cette responsabilité doit être établie. Implicitement, l'hypothèse qui est visée ici est celle où un créancier introduit sur le fond une procédure distincte, qui débouche sur une condamnation du propriétaire du navire. Mais il ne faut pas perdre de vue alors qu'un créancier n'est pas obligé d'introduire une procédure distincte sur le fond. Il peut aussi choisir de n'introduire son action que sur la base de pièces auprès du liquidateur. Dans une telle hypothèse, le liquidateur ne peut attendre jusqu'à ce que la responsabilité du propriétaire du navire soit établie: il doit lui-même évaluer le bien-fondé et la portée de la demande et indiquer son opinion en la matière dans son rapport⁸³². La formulation du texte de la loi est donc inadéquate.

Comme cela a déjà été souligné⁸³³, la pratique de la liquidation ne coïncide pas entièrement avec les règles de procédure figurant dans l'ancienne loi sur les faillites, qui est pourtant expressément déclarée d'application. Les règles relatives aux réunions destinées à la vérification des créances, avec convocation du (propriétaire du navire) failli que le curateur (liquidateur) doit organiser et dont il doit établir procès-verbal, à la possibilité pour les créanciers ayant déjà subi cette vérification d'assister à ces réunions, à la réunion finale destinée à arrêter le procès-verbal de vérification, dont la date doit être mentionnée dans la notification au créancier, etc., ne semblent pas être appliquées dans la pratique de la liquidation d'un fonds de limitation. En réalité, c'est la procédure sommaire de l'article 51, § 2 de la Loi Maritime qui est utilisée: aussitôt que le liquidateur peut poursuivre ses activités, il examine les créances introduites⁸³⁴ et il établit un projet de répartition qui est communiqué aux créanciers. Si un ou plusieurs créanciers formulent des objections à l'encontre du projet du liquidateur, l'affaire est renvoyée devant le tribunal de commerce pour être jugée sur le fond.

Les dispositions de procédure doivent être rationalisées à tous égards. Les références à des actes typiques provenant de la procédure de la faillite et qui ne sont pas exécutés dans le cadre d'un fonds de limitation doivent être supprimées. La procédure qui, à l'heure actuelle, est déjà établie pour l'essentiel à l'article 51, § 2 de la Loi Maritime, doit être révisée. La tâche du liquidateur doit consister à examiner les différents problèmes qui se posent au sujet d'un fonds de limitation et à formuler à cet égard un avis et une proposition de décision. Cet avis doit être communiqué à tous les créanciers, qui disposent ensuite d'une période déterminée pour formuler des objections. Si aucune objection n'est émise durant ce délai, l'avis du liquidateur devient contraignant et la suite de la procédure ne peut plus revenir sur les points pour lesquels cet avis comportait déjà une décision. Si une objection est formulée, le liquidateur doit porter l'affaire devant le tribunal de commerce qui décidera sur le fond au sujet des points pour lesquels il existe une contestation.

⁸³² Stevens Bva, 172, n° 333.

⁸³³ Voir *supra*, n° 4.387.

⁸³⁴ Dans la pratique, il semble que cela soit effectué par le liquidateur lui-même, sans convocation du propriétaire du navire, et cela en contradiction avec l'article 49, § 2 de la loi maritime, qui dispose que le requérant doit être appelé pour toutes les opérations de la procédure de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

Dans la plupart des cas, le liquidateur ne pourra sans doute seulement formuler qu'un avis (global) mais il peut être utile que le liquidateur établisse un ou plusieurs avis intermédiaires pour pouvoir déjà parvenir sur certains points à une définition définitive. Cette méthode peut également être suivie lorsque le fonds est partagé et doit être clôturé, ou lorsque le fonds doit être dissous sans que l'on procède à une liquidation-partage: le liquidateur établit un avis où il expose les faits et propose les mesures à prendre et communique cet avis pour approbation aux créanciers.

Enfin, s'agissant de la vérification des créances, la question se pose de savoir quels sont les droits des autres créanciers. Lorsqu'un créancier ne dispose pas déjà d'une condamnation et qu'il introduit sa demande uniquement sur la base de pièces, les autres créanciers peuvent naturellement faire connaître leur avis sur le bien-fondé de la demande ainsi introduite (voir art. 503 ancienne loi sur les faillites). Mais si le créancier dispose déjà d'une condamnation (en Belgique ou à l'étranger), les choses se compliquent. Les autres créanciers n'ont pas été parties à la procédure qui a conduit à cette condamnation et le jugement n'a pas vis-à-vis d'eux l'autorité de la chose jugée; cependant, cette condamnation ne peut être dénuée de toute valeur, sans quoi le créancier concerné devrait alors reprendre pratiquement de nouveau la procédure sur le fond devant le juge où le fonds a été formé. Une telle démarche serait peu efficace sur le plan de l'économie judiciaire et serait en outre contraire aux objectifs des rédacteurs de la Convention LLMC. Ce problème est moins aigu dans le cadre de la Convention CLC, parce que les demandes sur le fond y sont concentrées au niveau du juge du lieu de la pollution. Dans la doctrine belge, il a été soutenu qu'un jugement suffit en principe pour fournir la preuve de l'existence et de l'ampleur de la créance et que ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que l'on peut procéder à un nouvel examen de ce qui a été établi dans le jugement en question⁸³⁵. Comme il apparaîtra ci-après, le CMI a également été attentif à cette problématique⁸³⁶. Une réglementation explicite dans le Code belge de la navigation serait dès lors utile.

4.391. Une fois que l'avis du liquidateur est approuvé, la répartition proprement dite des sommes ne pose plus véritablement de problème. Cependant, et à la lumière d'exemples étrangers⁸³⁷, le Code belge de la navigation pourrait préciser que le liquidateur, lorsque l'affaire s'y prête, peut procéder à des versements intermédiaires.

- LES INCOHÉRENCES DE LA RÉGLEMENTATION DE LA COMPÉTENCE JUDICIAIRE
PAR RAPPORT AUX DIFFÉRENTS FONDS DE LIMITATION

4.392. La réglementation de la compétence judiciaire relativement aux différentes formes de limitation de la responsabilité n'est pas cohérente et en partie peu claire.

L'évaluation des « demandes formées en vertu de l'article 48 du livre II du Code de commerce II » (en particulier la demande d'ouvrir une procédure de formation du fonds) relève de la compétence du président du tribunal de commerce de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers selon le lieu où est né le dommage (art. 588, 9° et art. 627, 10° C. jud.; art. 48, § 1^{er}, premier alinéa de la Loi Maritime). Les contestations et les objections dans le courant de la procédure sont portées devant le tribunal de commerce; s'agissant de la contestation quant à la répartition, il est expressément disposé que le tribunal qui est compétent est celui « dont le président a connu de la procédure »; s'agissant de l'opposition contre l'ordonnance qui a constaté la constitution du fonds, cela n'est pas spécifié (voir et compar. l'art. 51, § 2, deuxième alinéa et l'art. 48, § 5, quatrième alinéa de la Loi Maritime).

⁸³⁵ Sur cette problématique, voir Stevens Bva, 173-175, n° 335-338.

⁸³⁶ Voir *infra*, n° 4.417.

⁸³⁷ Voir *infra*, n° 4.439 et 4.461 à propos respectivement du droit allemand et du droit français.

En revanche, l'évaluation des demandes de constitution de fonds dans le cadre de la Convention CLC relève de la compétence du président du tribunal de première instance de Bruxelles (art. 585, 8° et 627, 11° C. jud.; art. 3, § 1^{er} j° 2, § 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 son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 », ci-après la « loi d'exécution CLC »⁸³⁸). Au sens strict, les contestations et les objections qui pourraient s'élever dans le cours de la procédure de limitations en vertu de la Convention CLC devraient cependant être portées devant le tribunal de commerce, étant donné que l'article 3, § 2 de la loi d'exécution CLC déclare que les articles 48 à 52 de la Loi Maritime sont d'application. S'agissant de l'application de l'article 51, § 2, deuxième alinéa, un problème insoluble semble même se poser étant donné que dans ces dispositions, il est expressément question du « tribunal de commerce dont le président a connu de la procédure », alors que dans nos procédures de limitation selon la Convention CLC, c'est le président du tribunal *de première instance*, et non du tribunal de commerce, qui connaît de la procédure⁸³⁹. Il est difficile de prévoir quelle solution serait donnée en pratique à ce problème si une procédure de limitation était menée en Belgique selon la Convention CLC. Peut-être le législateur a-t-il voulu centraliser toutes les contestations auprès du tribunal de première instance de Bruxelles. Cela apparaît également des règles de compétence s'agissant des actions sur le fond. Les actions en dommages-intérêts selon la Convention CLC ne peuvent être introduites que devant les tribunaux de l'État où le dommage s'est produit (art. IX.1 Convention CLC). Selon la Convention CLC, les actions en responsabilité introduite en Belgique relèvent explicitement de la compétence du tribunal de première instance de Bruxelles (art. 569, premier alinéa, 21° C. jud. j° art. 569, deuxième alinéa C.jud.; art. 2, § 1^{er} loi d'exécution CLC). Cette compétence avait été établie ainsi à l'époque parce que le législateur était parti de l'idée que l'État belge serait le principal préjudicié et le principal créancier « en raison des mesures mise en oeuvre par lui en mer et des travaux d'enlèvement sur les plages et les ouvrages d'art de la côte, et le dommage proprement dit qui peut même être ressenti jusque dans l'intérieur »⁸⁴⁰. L'idée était manifestement que les choses seraient plus faciles pour l'État si les tribunaux de Bruxelles étaient compétents. Les demandes basées sur la convention sur le fonds relèvent d'ailleurs également de la compétence du tribunal de première instance de Bruxelles (art. 569, premier alinéa, 28° j° art. 569, deuxième alinéa C.jud.; art. 5 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 des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003 », ci-après « la loi d'exécution FIPOL »⁸⁴¹).

Les actions concernant la responsabilité d'un exploitant d'un navire nucléaire relèvent de la compétence exclusive du tribunal de première instance d'Anvers (art. 4 loi du 9 août 1963 relative

⁸³⁸ Mb 13 avril 1977, tel que modifié.

⁸³⁹ Le Conseil d'État n'avait pas relevé cette problématique lors de l'examen du projet de loi portant approbation et exécution des différents actes internationaux en matière de navigation maritime, qui avait conduit à la loi du 11 avril 1989. Il est assez remarquable que le Conseil d'État ait cependant conseillé, dans l'article 3 §2 de la loi du 20 juillet 1976, introduit par la loi du 11 avril 1989, et qui déclare que les articles 48 à 52 de la loi maritime étaient d'application sur le fonds de limitation CLC, de faire une réserve concernant la compétence du président du tribunal de première instance de Bruxelles, mais l'avis du Conseil ne détermine rien quant à la compétence du tribunal de première instance lui-même en cas de contestation, (*Doc. Parl. Chambre*, S.E. 1988, n° 536/1, 29). Conformément à l'avis du conseil, l'article 3, § 2 s'énonce comme suit: « *Sans préjudice à la compétence du président du tribunal visé au § 1^{er}*, le fonds de limitation de responsabilité est constitué, liquidé et réparti conformément aux articles 48 à 52 du Livre II du Code de Commerce. [...] » (C'est nous qui soulignons). S'agissant tout de même de la compétence du tribunal lui-même, l'article 3, § 2 garde toutefois le silence.

⁸⁴⁰ *Doc. Parl. Chambre*, 1974-75, n° 646/1, 4.

⁸⁴¹ MB 5 novembre 1993, tel que modifié.

à la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire⁸⁴², art. 569, premier alinéa, 18° j° art. 569, deuxième alinéa C.jud.). Il en va de même des actions en dommages-intérêts intentées sur la base de la Convention sur les hydrocarbures de soute (art. 569, premier alinéa, 35° j° art. 569, deuxième alinéa C.jud.).

Cet aperçu montre que l'on chercherait en vain une quelconque cohérence dans le régime de la compétence en matière d'actions en responsabilité maritime. Une rationalisation est donc souhaitable. L'examen des intérêts concernés présenté ci-après permettra d'examiner de manière plus approfondie la solution la plus préférable en la matière⁸⁴³.

- LES ÉQUIVOQUES SUR CERTAINS ASPECTS DE DIP

4.393. La Convention LLMC ne réglemente pas expressément la compétence internationale en matière de procédure de limitation. L'article 11.1 semble partir de la possibilité de constituer un fonds dans chaque État signataire de la convention mais exige manifestement qu'une procédure sur le fond soit intentée contre le propriétaire du navire.

L'article 7 du règlement Bruxelles I, établi à la lumière de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, s'énonce comme suit:

Lorsque (...) un tribunal d'un État membre est compétent pour connaître des actions en responsabilité du fait de l'utilisation ou de l'exploitation d'un navire, ce tribunal ou tout autre que lui substitue la loi interne de cet État membre connaît aussi des demandes relatives à la limitation de cette responsabilité.

L'article 71 du règlement Bruxelles I établit une réserve qui fait qu'il n'affecte pas la validité des conventions internationales.

Dans le cadre de la mission dévolue à ce Livre bleu, et au vu de l'impossibilité d'apporter une modification, par une loi nationale, aux dispositions de la Convention LLMC ou du règlement Bruxelles I, cette problématique – qui se trouve encore entièrement en phase exploratoire dans la jurisprudence et la doctrine internationale⁸⁴⁴ – ne sera pas traitée davantage ici.

4.394. En vertu de son article 15.1, la Convention LLMC est d'application sur toute procédure de limitation portée devant un juge belge. La convention contient un certain nombre de règles immédiatement applicables⁸⁴⁵.

La deuxième phrase de la disposition précitée permet cependant aux États parties à la convention de pouvoir exclure totalement ou partiellement de l'application de cette convention:

toute personne mentionnée à l'article premier qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet État, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des États ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des États parties.

⁸⁴² MB 8 octobre 1963.

⁸⁴³ Voir *infra*, n° 4.498.

⁸⁴⁴ Voir plus récemment Tsimplis, M.N., « Law and jurisdiction for English limitation of liability proceedings », *JIML* 2010, (289), 294 et ss. ; compar. e.a. Spiegel, J., « Beperkingsprocedures en formeel ipr; HR 29 september 2006 en meer », *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht* 2007, 8-15; van der Velde, 419 et ss.

⁸⁴⁵ Compar. Stevens Bva, 61, n° 131.

La Belgique n'a pas fait usage de cette possibilité. Aucune occasion n'est apparue d'apporter une modification à cet égard.

4.395. En vertu de l'article 15.3 de la Convention LLMC, un État partie à la convention peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres États Parties ne sont en aucune manière en cause. Autrement dit, les législateurs nationaux ont la possibilité d'introduire une réglementation nationale pour les situations internes.

La Belgique n'a pas non plus fait usage de cette possibilité⁸⁴⁶. Il n'existe aucun motif pour que le Code belge de la navigation soit tenu d'apporter une modification à cette situation.

4.396. Comme nous l'avons vu, la Convention LLMC laisse expressément aux législateurs nationaux des États parties⁸⁴⁷ le soin de réglementer un certain nombre d'autres matières.

4.397. Enfin, la Convention LLMC contient des règles de référence uniformes relativement à des aspects de procédure⁸⁴⁸.

Tout d'abord, l'article 10.3 de la Convention LLMC indique, s'agissant de la limitation sans constitution de fonds:

Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

En outre la convention précise:

Article 14. Loi applicable.

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

4.398. Ce n'est qu'en ce qui concerne les matières qui ne sont pas réglées par la convention elle-même ou renvoyées au droit national d'un État partie à la convention qu'une règle de renvoi objective au DIP s'avère nécessaire.

La Cour de Cassation belge applique depuis longtemps une conception moniste de la limitation de la responsabilité, selon laquelle le droit applicable à la limitation est le même que le droit qui régit la responsabilité⁸⁴⁹. Cette conception a été critiquée dans la doctrine. Après avoir considéré les différents mérites de la *lex loci delicti*, de la *lex contractus* (ou *lex causae*), de la loi du pavillon et de la *lex fori*, Stevens parvient à conclure qu'il est préférable que la limitation de responsabilité soit régie en tant que catégorie de référence distincte par la *lex fori*. Cette dernière solution semble un

⁸⁴⁶ Voir Stevens Bva, 49, n° 102.

⁸⁴⁷ Voir *supra*, n° 4.349 et les références qui y figurent.

⁸⁴⁸ La question de la position de ces règles de référence conventionnelles introduites seulement (ou, mieux, de nouveau) en 2009 par la Belgique dans le contexte de l'art. 28 du règlement Rome II peut être laissée ici hors de considération. Voir aussi *infra*, n° 4.398 et la référence qui est faite en note en bas de page.

⁸⁴⁹ Cass. 17 mai 1957, *Pas.* 1957, I, 1111, *RCJB* 1957, 192, avec note de Vander Elst, R., « Loi régissant l'action en réparation d'un élit commis par un Belge à l'étranger » ; Cass. 23 novembre 1962, *RW* 1962-63, 1198, *RCJB* 1963, 223, avec note de Rigaux, F., « La responsabilité du fait d'autrui, spécialement en cas d'abordage, en droit international privé comparé ».

effet de loin la meilleure: elle assure un régime uniforme et concorde parfaitement avec la Convention LLMC elle-même, qui contient des dispositions de base concernant la limitation⁸⁵⁰.

Il convient toutefois de tenir compte également des règles de référence contenues dans le règlement Rome I et le règlement Rome II.

Le règlement Rome I détermine notamment qu'en ce qui concerne « les modalités d'exécution et les mesures à prendre par le créancier en cas de défaut dans l'exécution », il convient de tenir compte du droit du pays où l'exécution de la convention a lieu (art. 12.2). Cela désigne, selon Bonassies et Scapel, la loi du juge où le fonds de limitation est constitué⁸⁵¹.

Le règlement Rome II stipule expressément que la loi applicable à une obligation contractuelle, en vertu des dispositions du règlement en question, régit notamment « les causes d'exonération, de limitation et de partage de responsabilité » (art. 15, b)). Même si on a pu la déplorer⁸⁵² voire la contester⁸⁵³, la limitation globale de responsabilité semble ainsi être visée ici. En outre, le règlement Rome II établit expressément une réserve quant à l'application des conventions internationales (art. 28)⁸⁵⁴.

Pour notre part, il convient de faire remarquer que la disposition en question ne concerne pas la procédure de la constitution du fonds, pour laquelle la *lex fori* devrait continuer à s'appliquer⁸⁵⁵. Au cas où un fonds serait constitué, il est impensable que la loi applicable à la limitation de responsabilité varie selon la nature contractuelle ou non contractuelle de la demande. Si aucun fonds n'est constitué, la limitation tomberait selon le règlement Rome I sous le coup de la notion d'exécution des obligations (art. 12.1, b))⁸⁵⁶.

Quoi qu'il en soit, compte tenu du contexte déterminé par la Convention LLMC elle-même et par les règlements européens de DIP, il ne semble pas possible – pour autant que cela soit utile – de reprendre la limitation globale dans les règles nationales spécifiques de référence au DIP figurant dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

4.399. Conformément à l'article 15.1 de la Convention LLMC, cette convention est d'application lorsqu'une partie qui peut avoir droit à une limitation de la responsabilité invoque cette limitation devant un tribunal d'un État partie. Il ne fait dès lors aucun doute que si une limitation de la responsabilité est invoquée devant un tribunal belge, la Convention LLMC vient à s'appliquer à ce sujet.

Néanmoins, d'autres conventions en matière de limitation de la responsabilité peuvent être également invoquées devant les tribunaux belges. C'est ainsi que la cour d'appel d'Anvers a dû examiner une contestation née suite à un abordage dans les eaux territoriales devant la côte de Singapour entre le navire porte-conteneurs « Ever Glory » et l'*autocarrier* « Hual Trinita ». Conformément à la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, le propriétaire du « Ever

⁸⁵⁰ Voir Stevens Bva, 38-42, n° 85-92; compar. Cleton, 47-50 et aussi Carbone, 287-297; Rodière-du Pontavice, 146, n° 165.

⁸⁵¹ Bonassies-Scapel, 282-283, n° 410.

⁸⁵² Voir van der Velde, en particulier 481 et 488.

⁸⁵³ Voir Boonk, H., « De betekenis van Rome II voor het zeerecht », *NiPR* 2008, (469), 478; compar. de manière détaillée Tsimplis, M.N., « Law and jurisdiction for English limitation of liability proceedings », *JIML* 2010, (289), 305 et ss.

⁸⁵⁴ Sur ce dernier point, voir e.a. Tsimplis, M.N., « Law and jurisdiction for English limitation of liability proceedings », *JIML* 2010, (289), 310.

⁸⁵⁵ Bonassies-Scapel, 283, n° 410.

⁸⁵⁶ Voir encore une fois Bonassies-Scapel, 283, n° 410.

Glory » avait établi un fonds de limitation à Singapour. Après la constitution du fonds à Singapour, les ayants droit de l'autre navire avaient demandé à Anvers l'autorisation de saisir un navire-soeur de l'« Ever Glory ». Dans le cas de cette procédure, l'armateur de l'« Ever Glory » avait invoqué sa limitation de responsabilité et le fonds qu'il avait déjà constitué à Singapour. Dans son arrêt du 5 février 2002, la Cour d'appel d'Anvers s'est prononcée comme suit à ce sujet⁸⁵⁷:

De Belgische rechter, gevat met de procedure omtrent een beslag in zijn rechtsgebied, dient naar Belgisch recht te beoordelen of de door de beslagene aangeboden garantie voldoet: in casu stelt het Hof vast dat het beperkingsfonds gevormd te Singapore te onderscheiden is van een fonds te vormen onder de bepalingen van het LLMC-Verdrag, Londen 1976, die tot de interne Belgische rechtsorde behoren.

C'est notamment sur la base de cette considération que la Cour conclut:

Overeenkomstig art. 11 van het voornoemd Verdrag, dient evenwel het fonds gevormd te worden in een staat dewelke partij is bij het Verdrag: appellante kan zich dus niet beroepen op een bedrag dat door haar als zekerheid werd gesteld in Singapore, gezien de fondsvorming aldaar vreemd blijft aan de fondsvorming zoals vereist door het LLMC-Verdrag Londen 1976;

Overeenkomstig het LLMC-Verdrag Londen 1976, is het niet de schuldenaar die zal kiezen in welke Verdragsstaat zijn limitatiefonds zal worden gevormd, maar zijn het de schuldeisers die dit zullen bepalen door het afhankelijk maken van een rechtsgeding (art. 11).

La Cour n'a par conséquent pas tenu compte du fonds de limitation déjà établi à Singapour, et elle a estimé que l'armateur devait constituer un nouveau fonds à Anvers, à hauteur des montants prévus dans la convention.

Cette jurisprudence a été critiquée dans une certaine doctrine. C'est ainsi que Stevens soutient qu'à la lumière de l'objectif des conventions de limitation, la Cour d'appel d'Anvers aurait dû tenir compte du fonds de limitation déjà constitué à Singapour conformément à la convention de Bruxelles de 1957. Les auteurs des conventions de limitation ont en effet toujours visé un effet global: une fois que le propriétaire du navire a valablement constitué un fonds, ce fonds devrait couvrir son entière responsabilité et il conviendrait d'éviter que les créanciers puissent imposer encore par d'autres voies des paiements complémentaires. C'est pourquoi, toujours selon Stevens, la Cour d'appel aurait en principe bien dû tenir compte des montants déjà mis à disposition dans le fonds à Singapour et, sauf s'il était démontré que le demandeur dans la procédure belge ne pouvait effectivement pas faire appel au fonds établi à Singapour, la Cour n'aurait pu imposer à Anvers que la formation d'un fonds complémentaire⁸⁵⁸. La question se pose dans ce contexte s'il ne vaut pas mieux partir du droit relatif à la reconnaissance des jugements étrangers.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

-LA CONVENTION LLMC

4.400. En ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la Belgique est, comme on l'a indiqué⁸⁵⁹, tenue par la Convention LLMC à laquelle il est explicitement fait référence à l'article 47, § 1^{er} de la Loi Maritime⁸⁶⁰.

⁸⁵⁷ Anvers 5 février 2002, *Eur. Vervoerr.* 2002, 231.

⁸⁵⁸ Stevens Bva, 37, n° 84.

⁸⁵⁹ Voir *supra*, n° 4.338.

⁸⁶⁰ Voir déjà *supra*, n° 4.337.

La Convention LLMC est largement appliquée à travers le monde. Au 30 septembre 2011, 52 pays, qui représentent 51,95 % du tonnage mondial, étaient liés par la Convention LLMC initiale; pour le Protocole LLMC de 1996, ces chiffres étaient respectivement de 43 pays et de 45,63 %. Tous les pays voisins sans exception suivent également le régime de la LLMC.

À la lumière de l'objectif de faire correspondre de manière optimale le droit belge de la navigation avec les tendances les plus largement répandues au plan international, aucun doute ne peut exister quand au fait qu'il est souhaitable de continuer à appliquer en Belgique la Convention LLMC, telle que modifiée par le Protocole LLMC de 1996. Durant la première consultation, d'ailleurs, aucun intervenant n'a demandé de dénoncer la Convention LLMC et d'introduire une autre réglementation⁸⁶¹.

Les conventions antérieures sur la limitation de la responsabilité, de 1924⁸⁶² et 1957⁸⁶³, qui avaient été préparées par le CMI, et par lesquelles un certain nombre d'États sont encore liés, paraissent obsolètes quant à leur contenu et ne constituent en rien une alternative; elles peuvent dès lors être laissées en dehors des présentes considérations.

4.401. Il a déjà été exposé ci-dessus que la Convention LLMC n'avait été intégrée dans le droit belge que de manière imparfaite sur le plan de la technique législative⁸⁶⁴ et que la concrétisation de la marge de manoeuvre laissée par la convention au législateur national devait en partie être revue⁸⁶⁵.

-LES GUIDELINES IN RESPECT OF PROCEDURAL RULES RELATING TO LIMITATION
OF LIABILITY IN MARITIME LAW DU CMI

4.402. Aucune convention internationale globale ne règlemente la procédure à suivre s'agissant de la limitation de la responsabilité et de la formation et de répartition d'un fonds de limitation. Les conventions en matière de limitation de la responsabilité laissent en grande partie cette matière à la *lex fori*, c'est-à-dire au droit du juge saisi.

Comme nous l'avons vu, la Convention LLMC dispose expressément que les aspects relatifs à la procédure en matière de limitation de la responsabilité, avec ou sans constitution d'un fonds, sont réglementés par le droit procédural national (art. 10.3 et 14)⁸⁶⁶.

Le régime de la convention se rattache à la règle classique du droit international privé selon laquelle la procédure est régie par la *lex fori*⁸⁶⁷.

⁸⁶¹ Voir *infra*, n° 4.482.

⁸⁶² Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature, signés à Bruxelles le 25 août 1924, approuvée par la loi du 20 novembre 1928 approuvant: 1° la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924; 2° la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926; 3° la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles, le 25 août 1924; 4° la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926. (MB 1-2 juin 1931).

⁸⁶³ Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer conclue à Bruxelles le 10 octobre 1957, approuvée par la loi du 18 juillet 1973 portant approbation des actes internationaux suivants: a) Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer, et Protocole de signature; b) Convention internationale sur les passagers clandestins, faits à Bruxelles le 10 octobre 1957 (MB 29 janvier 1976).

⁸⁶⁴ Voir *supra*, n° 4.344 et ss.

⁸⁶⁵ Voir l'aperçu *supra*, n° 4.349 et les références qui y figurent.

⁸⁶⁶ Voir *supra*, n° 4.397.

4.403. Les conventions LLMC, CLNI, CLC, hydrocarbures de soute et SNPD elles-mêmes reprennent en outre un certain nombre de dispositions uniformes qui réglementent des aspects de procédure spécifiques (voir entre autres les art. 10-13 de la Convention LLMC et de la Convention CLNI).

Les dispositions de la Convention LLMC ne sont pas reprises dans la Loi Maritime ou dans le Code judiciaire, mais sont néanmoins entièrement d'application (voir en particulier l'art. 47, § 1^{er} Loi Maritime).

4.404. Par une résolution du 17 octobre 2008, approuvée lors de la conférence d'Athènes, le CMI a adopté des *Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*⁸⁶⁸. Ces directives (désignées ci-après « directives CMI ») visent à contribuer à une uniformité internationale en matière de procédure et contiennent dans ce cadre des suggestions intéressantes pour les législateurs et les tribunaux nationaux. Il a semblé approprié d'en tenir compte lors de la rédaction de l'ébauche de Code belge de la navigation. Quelques éléments importants à cet égard sont déjà esquissés ci-après. Nous y reviendrons encore dans le commentaire article par article des dispositions proposées.

4.405. La directive 3 s'énonce comme suit:

3. Jurisdiction

When the courts of a State have jurisdiction in relation to Limitation Proceedings, whether pursuant to an international convention or pursuant to national law, it is preferable that one court should have jurisdiction to deal with Limitation Proceedings. The court(s) having such jurisdiction should have the capacity to deal with complex multiparty cases. If more than one court has jurisdiction, their respective jurisdiction should be clearly delineated to avoid conflicts, and where Limitation Proceedings start in one of these courts, all related limitation proceedings should be referred to that court.

La disposition concerne la répartition des compétences en droit interne au sein d'un État. Le CMI recommande qu'un seul tribunal déterminé se voie attribuer la compétence en matière de procédures de limitation. C'est le cas en Belgique s'agissant de la limitation de la responsabilité en vertu de la Convention CLC. En effet, dans l'état actuel du droit, ces procédures sont toujours concentrées auprès du président du tribunal de première instance de Bruxelles⁸⁶⁹. Si malgré tout, plusieurs tribunaux devaient se voir reconnaître cette compétence, leurs diverses sphères de compétence devraient, selon le CMI, être clairement délimitées et toutes les procédures de limitation concernées être renvoyées vers le tribunal où une procédure de limitation a été introduite. Même si les textes de loi pertinents ne sont pas entièrement transparents⁸⁷⁰, il faut sans doute admettre que c'est le cas en Belgique s'agissant de la procédure générale de limitation de la Convention LLMC, régie par les articles 48 et suivants de la Loi Maritime. L'article 627, 10^o C.jud. déclare compétents les présidents des tribunaux de commerce de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers, selon le lieu où est né le dommage. Sur la base des articles 48 et suivants de la Loi Maritime, il semble qu'il faille admettre que toutes les contestations relatives à la procédure de limitation doivent être introduites auprès du tribunal concerné ou être renvoyées vers ce tribunal.

⁸⁶⁷ Voir de manière générale e.a. Van Hecke, G. et Lenaerts, K., *Internationaal privaatrecht*, Gand, Story-Scientia, 1989, 370, n^o 813; Erauw, J., *Internationaal Privaatrecht*, Malines, Kluwer, 2009, 186, n^o 115.

⁸⁶⁸ « Resolution of the Conference and the attached text of the Guidelines », in Comité Maritime International, *Yearbook 2009. Athens II*, Anvers, CMI, s.d., 241-249.

⁸⁶⁹ Voir *supra*, n^o 4.392.

⁸⁷⁰ Voir encore une fois *supra*, n^o 4.392.

4.406. La directive 4 s'énonce comme suit:

4. Limitation of liability without the constitution of a fund

(a) If a person liable may limit his liability without the establishment of a Fund, the court should:

(i) judge each Claim for its full proven amount (provided that all the requirements for the adjudication of the Claim have been satisfied) and,

(ii) declare the right of the person liable to limit his liability and, for the purpose of enforcement, the amount of limitation applicable to the respective Claim.

(b) If Limitation of Liability is invoked without the establishment of a Fund, assets arrested or other security provided should not be released but the security may be reduced to the amount of limitation judged applicable to all respective Claims.

La directive 4(a), en d'autres mots, confirme l'attention apportée au fait que, lorsque la limitation de responsabilité est invoquée seulement comme moyen de défense (donc sans constitution de fonds), le juge auprès duquel la demande est introduite peut bien attribuer le montant total visé par cette demande, dans la mesure où elle est fondée, mais aussi constater le droit à la limitation et le montant de la limitation applicable à la demande. La Loi Maritime ne régleme pas expressément la condamnation qu'un créancier peut obtenir lorsque la limitation de responsabilité est invoquée comme moyen de défense⁸⁷¹. Il est utile de reprendre dans le Code belge de la navigation les éclaircissements fournis par les directives CMI.

La directive 4(b) dispose que lorsque la limitation est invoquée comme moyen de défense, les biens saisis ou les autres sûretés constituées ne doivent pas être levés mais que le montant de la sûreté peut être limité jusqu'au montant de la limitation applicable pour les actions concernées. Cette précision fait défaut également dans la Loi Maritime et elle peut être reprise dans le Code belge de la navigation à des fins de clarification.

4.407. La directive 5 s'énonce comme suit:

5. Time limit for starting limitation proceedings

States should in their national law take into account that:

(a) Without prejudice (i) to the right to start Limitation Proceedings in respect of other Claims and (ii) to any rules concerning subrogation, Limitation of Liability may not be invoked against a Claim after its satisfaction through enforcement or otherwise.

(b) Limitation may be invoked in pending proceedings up to the time allowed by the procedural rules of the court where the proceedings are pending.

(c) Subject to paragraph (a) above, no other time limit seems to be necessary for the commencement of Limitation Proceedings.

(d) Where the prior approval of a court is required for the establishment of the Fund, it is advisable that States provide in their national law a time limit for such establishment or that such a time limit be fixed by the court after such approval has been given.

Cette directive – qui manifestement concerne seulement la limitation avec constitution d'un fonds – contient la règle, acceptée dans la jurisprudence et dans la doctrine, selon laquelle la limitation de la responsabilité par rapport à une créance peut être invoquée jusqu'au moment où la condamnation est effectivement mise à exécution. Jusqu'à ce moment-là, donc même après le prononcé d'un jugement de condamnation, le débiteur peut constituer un fonds de limitation⁸⁷². La limitation peut être invoquée comme simple défense aussi longtemps que les règles de

⁸⁷¹ Voir *supra*, n° 4.370.

⁸⁷² « Draft Guidelines (Draft February 2008) », in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Anvers, CMI, 2008, (186), 193-195; Stevens Bva, 186, n° 357.

procédure applicables à la procédure en question le permettent. Ces règles peuvent également être explicitées dans le Code belge de la navigation.

Au cas où une autorisation du tribunal est requise pour pouvoir constituer un fonds de limitation, le CMI recommande d'établir un délai pour la constitution du fonds. En Belgique, ce délai est établi, en exécution de l'article 48, § 3, sixième alinéa de la Loi Maritime, par le président, lors de sa première ordonnance. Le délai ne peut excéder un mois. Il semble souhaitable de maintenir une telle disposition dans le Code belge de la navigation.

4.408. La directive 6 s'énonce comme suit:

6. Procedure for the establishment of the fund and evidence

States should in their national law:

(a) provide an expeditious procedure for the establishment of the Fund.

(b) specify when exactly the Fund is deemed to be established.

(c) specify that the right of Limitation of Liability becomes provisionally effective at the time of the establishment of the Fund.

(d) specify the evidence that proves the Fund is established.

(e) provide the person liable with appropriate confirmation of the establishment of the Fund, preferably through a court decision, thus facilitating the recognition of such establishment in other States.

La directive demande donc que la législation nationale prévoie une procédure rapide et efficace (« an expeditious procedure ») pour la constitution du fonds, qu'elle dispose clairement quand le fonds est considéré comme constitué et comment une telle constitution peut être prouvée, et qu'il soit stipulé que « the right of Limitation of Liability » est « provisionally effective » au moment où le fonds est établi et que le débiteur reçoive une confirmation de la constitution du fonds, de préférence par une décision judiciaire.

La procédure devant le président du tribunal de commerce, telle qu'elle existe actuellement en Belgique, répond à ces exigences et doit donc être conservée comme telle. Il découle de la Loi Maritime (art. 48, § 5, premier alinéa) que le fonds est constitué et que le demandeur peut invoquer les conséquences juridiques de la constitution du fonds à partir du moment où le président rend sa seconde ordonnance⁸⁷³. Le Code belge de la navigation pourrait peut-être le confirmer.

4.409. La directive 7 traite de l'important aspect des recours contre la constitution d'un fonds.

Le texte s'énonce comme suit:

7. Challenging the right of limitation

(a) States should in their national law make provision for the entitlement of Claimants to challenge the right of the person liable to limit his liability before the Court where the Fund is established or Limitation Proceedings are pending.

(b) The procedure for challenging the right of limitation referred to in paragraph (a) above] should not automatically stay or cause delay to the establishment of the Fund and its effects.

(c) Without prejudice to the final determination of whether or not the right to limit liability exists by the court referred to in paragraph (a) above, and until such determination is made or recognized in another State where security is sought or security has been obtained by arrest of vessels or attachment of other assets or otherwise, States should consider requirements and procedures for the granting and/or the release and/or retention of such security.

⁸⁷³ Voir aussi Stevens Bva, 140-141, n° 280.

Selon la directive 7(a), la loi nationale doit offrir aux créanciers la possibilité d'introduire un recours contre la formation d'un fonds de limitation par le propriétaire de navire. Cette possibilité est en effet actuellement réglementée dans la Loi Maritime, même si c'est d'une manière qui n'est pas totalement cohérente⁸⁷⁴.

La directive 7(b) souligne que la contestation du droit à une limitation ne peut automatiquement suspendre la constitution du fonds et ses conséquences juridiques et elle ne peut pas non plus ralentir cette constitution jusqu'à ce qu'un jugement ait été prononcé concernant le recours introduit. En effet, cela signifierait que si un recours est introduit, pendant des mois, voire des années, le propriétaire du navire ne pourrait invoquer les conséquences juridiques de la constitution du fonds. Il ne pourrait par exemple pas faire lever la saisie sur son navire conformément à l'article 13 de la Convention LLMC. D'autre part, la règle selon laquelle un recours ne peut avoir d'effet suspensif automatique constitue un risque pour les créanciers. Un créancier impose une saisie sur le navire et obtiendrait normalement une garantie pour sûreté de sa créance. Cependant, lorsque le propriétaire de navire constitue un fonds de limitation, le créancier doit lever sa saisie et il ne peut se tourner vers le fonds. Si un recours est alors introduit contre le fonds et que, des mois ou des années plus tard, il est constaté que le recours était fondé et que le fonds n'avait en effet pas été valablement constitué, il se peut qu'à ce moment-là, le créancier ne puisse plus obtenir de sûreté et ne puisse de facto plus faire valoir sa créance. Il appert des travaux préparatoires du CMI que le règlement proposé dans la directive 7(c) précité n'était pas entièrement venu à maturité et que le texte finalement repris constitue un compromis assez creux⁸⁷⁵. Il a déjà été exposé ci-dessus⁸⁷⁶ les raisons pour lesquelles, dans le Code belge de la navigation, il est préférable de renoncer à un régime légal national.

4.410. La directive 8 concerne les conséquences de la constitution d'un fonds. Elle s'énonce comme suit:

8. Consequences of limitation

States should:

(a) Provide in their national law procedures for the recognition or non recognition of the effects of the establishment of the Fund in another State; and

(b) In the event of recognition, provide procedures for the release of attached assets, following the establishment of the Fund.

Cette directive vise à compléter les dispositions de l'article 13 de la Convention LLMC, de l'article VI de la Convention CLC et de l'article 10 de la convention SNPD. La directive réglemente deux autres aspects: la reconnaissance d'un fonds de limitation constitué à l'étranger et la procédure de levée des saisies⁸⁷⁷.

La reconnaissance de la constitution d'un fonds de limitation dans un autre État est une question de droit international privé. Pour l'instant, en droit européen comme en droit belge, elle n'est pas entièrement incontestée⁸⁷⁸.

⁸⁷⁴ Voir *supra*, n° 4.380 et ss.

⁸⁷⁵ Les annuaires du CMI ne reflètent nulle part un examen approfondi de la proposition de texte final. Voir cependant Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Anvers, CMI, 2008, 200.

⁸⁷⁶ Voir *supra*, n° 4.382

⁸⁷⁷ Voir aussi X., « Draft Guidelines (Draft February 2008) », in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Anvers, CMI, 2008, (186), 200.

⁸⁷⁸ Voir e.a. Stevens Bva, 151-154, n° 304-307, ainsi que la littérature citée *supra*, n° 4.393.

4.411. La directive 9 s'énonce comme suit:

9. Loss of right to limitation of liability

(a) States should provide in their national law that if it is determined after the establishment of the Fund [and the effective date of provisional right of Limitation of Liability] that some or all the persons liable are not entitled to limit their liability then:

(i) The Fund shall nevertheless remain in place and be distributed among the Claimants pursuant to the Limitation Proceedings.

(ii) The Claims shall be verified and/or adjudicated in the same manner and in the same procedure, as if the right of limitation had not been lost.

(iii) The Claimants, however, shall be entitled to immediately seek security from other assets of the person liable and to enforce the balance of their adjudicated verified claims on other assets of the person liable.

(b) In case the right to limit liability has been lost, the consequences of bringing Claims in the Limitation Proceedings, including protection of the limitation of time (time bar), will remain in full effect.

(c) States should provide in their national law that Claims which are not subject to limitation shall be pursued independently from the Limitation Proceedings.

Ces règles concernent principalement la question de ce qui doit se passer lorsqu'un fonds de limitation est ultérieurement dissous en raison d'une action menée par un ou plusieurs créanciers. Lorsque le fonds est dissous, le constituant du fonds ne peut évidemment plus invoquer les conséquences juridiques de la constitution du fonds. D'autre part, les montants versés ou la garantie doivent en principe être retournés au constituant du fonds. Cela peut cependant présenter des conséquences défavorables pour les créanciers. Si le fonds est dissous et que les sommes ou la garantie sont restituées au constituant du fonds, cela peut avoir pour conséquence que le créancier ne dispose plus de possibilités d'exécution: le fonds de limitation a disparu et il n'aura peut-être plus l'occasion d'imposer la saisie⁸⁷⁹. Une telle situation doit être évitée dans toute la mesure du possible. Les propositions figurant dans la directive 9(a) présentent une solution à cet égard qui peut être reprise dans le Code belge de la navigation.

La directive 9(b) citée dispose que les conséquences de la déclaration des créances auprès du fonds de limitation, en ce compris les conséquences en matière de prescription des créances, demeurent valides. Il est généralement admis que la déclaration d'une créance interrompt la prescription⁸⁸⁰. Il paraît souhaitable de clarifier dans le Code belge de la navigation que l'interruption de la prescription est irrévocable, même si le fonds de limitation est ensuite déclaré non valide.

La suggestion figurant dans la directive 9(c), suivant laquelle la loi nationale dispose que les créances qui ne sont pas soumises à la limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation, va de soi. Il n'y a certainement aucune objection à reprendre cette règle dans le Code belge de la navigation à des fins de clarification.

4.412. La directive 10 suggère que les États indiquent dans leur droit national quels sont les informations et les documents que doit fournir la personne qui souhaite invoquer la limitation de la responsabilité. Il s'agit notamment de sa propre identité, du nom du navire concerné, de documents (comme le certificat de jauge) sur la base desquels le montant de la limitation peut être calculé, d'une liste des créanciers connus et de la preuve de la constitution du fonds, en espèces ou sous forme de garantie.

⁸⁷⁹ Voir déjà *supra*, n° 4.383.

⁸⁸⁰ Voir déjà *supra*, n° 4.389.

Ces aspects sont déjà suffisamment réglementés par la Loi Maritime, à savoir dans l'article 48, § 1^{er} et § 5, premier alinéa. En principe, ces dispositions peuvent être reprises dans le Code belge de la navigation.

4.413. La directive 11 s'énonce comme suit:

11. Issues relating to the fund

States should provide in their national law appropriate and clear rules relating to:

- (a) The sum that must be added to the amount of limitation for interest from the time of the incident up to the establishment of the Fund.*
- (b) The sum that may be added to the Fund in respect of the costs of administration of the Fund.*
- (c) The location and standing of the bank that may provide a guarantee.*
- (d) The guarantees that are acceptable other than bank guarantees.*
- (e) The duty of the court to verify expeditiously the calculation of the amount of limitation.*
- (f) The transfer of the amounts distributed by the Fund to the Claimants from the State in question without any restriction.*

Il semble en effet souhaitable qu'une attention soit accordée à tous ces éléments. Ils ne doivent cependant pas être réglementés par la loi jusque dans les moindres détails. Certaines questions, comme le niveau des coûts de procédure et le caractère acceptable d'une garantie, peuvent être laissées dans une large mesure à l'appréciation du juge compétent. S'agissant de la position de la banque et d'autres aspects éventuels, il semble concevable de travailler avec des arrêtés d'exécution qui peuvent être modifiés plus aisément. Le commentaire article par article ci-après permettra de revenir de manière plus approfondie sur cette problématique.

4.414. Les directives 12 et 13 s'énoncent comme suit:

12. Time limits in limitation proceedings

- (a) States should set in their national law a time limit, or give their courts the power to set such time limit, for the following actions by Claimants:*
 - (i) challenging the right of the person liable to invoke the benefit of Limitation of Liability,*
 - (ii) requesting a review of the amount of the Fund,*
 - (iii) submitting Claims in the Limitation Proceedings.*
- (b) In setting these time limits special attention should be paid to the relevant provisions of international conventions, including in particular the CLC, the HNS Convention and the Bunker Convention or any other applicable convention. In making interim and final distributions, due consideration shall be given to the possibility of damage arising after such distribution.*
- (c) States should specify in their national law the point of time at which these time limits commence. The time limit for the participation of the Claimants in the Limitation Proceedings must not commence before Claimants are notified of the establishment of the Fund either individually, if their names and addresses are known, or through publications which have reasonably broad exposure.*

13. Consequences of late participation

Subject to any related provisions in applicable international conventions, States should adopt provisions in relation to the following consequences of late participation of Claimants in the Limitation Proceedings:

- (a) The right (or exclusion thereof) to challenge the right of the person liable to invoke the benefit of limitation or to seek review of the amount of the Fund.*
- (b) The right (or exclusion thereof) to participate in the interim and final distribution of the Fund.*

L'ébauche de Code belge de la navigation tient compte également de ces éléments.

4.415. La directive 14 s'énonce comme suit:

14. Verification of claims

States should provide in their national law procedures for the verification of Claims in the Limitation Proceedings including procedures for:

- (a) the submission of the Claims and related evidence,*
- (b) preparation of a first list of Claimants and Claims either by the Fund administrator, or by the appointed judge or by the court, and for notification of this list to the Claimants,*
- (c) the time limit within which the list of Claimants and Claims may be challenged (either by Claimants or by the person liable, unless prevented from doing so by res judicata or by the specific provisions of any applicable international convention),*
- (d) the procedure for the resolution of disputes concerning the list, and*
- (e) the finalization of the list and the distribution of the Fund.*

Il est également utile d'en tenir compte ici.

4.416. La directive 15 porte sur la problématique déjà examinée⁸⁸¹ de la contestation de créance par la personne tenue responsable ou par les autres créanciers, en ce compris notamment les conséquences d'une telle contestation pour la répartition du fonds. La directive s'énonce comme suit:

15. Challenge of claimants' claims

- (a) Subject to the rules of res judicata States should, in the context of Limitation Proceedings and the procedure for the verification of claims, give the person liable the possibility to challenge the Claims and the Claimants the possibility to challenge the Claims of other Claimants provided however that a claim or the amount of a claim accepted following consideration on the merits by a court in another State competent under the CLC, the HNS Convention, the Bunker Conventions or any other applicable convention in a judgment which should be recognised under the applicable convention, in other Contracting States, may not be challenged in the Limitation Proceedings.*
- (b) The challenge of a Claim should not delay the interim distribution of the Fund to other Claimants. National law may provide for challenges to be tried collectively, provided this does not delay the interim distribution of the Fund*
- (c) Any amount released by the rejection from the list of a Claim challenged should be distributed to all the Claimants on the list pro rata and in proportion to their respective Claims as a supplementary distribution.*

En vertu des conventions citées CLC, SNPD et hydrocarbures de soute, un jugement prononcé par le juge compétent d'une autre partie à la convention et qui est passé en force de chose jugée doit toujours être reconnu, sauf si:

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or*
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case (art. X Convention CLC; art. 10.1 Convention sur les hydrocarbures de soute; art. 40 Convention SNPD).*

Ces critères devraient pouvoir être utilisés dans le Code belge de la navigation, conformément aux directives du CMI, pour déterminer dans quels cas les créanciers peuvent contester une créance d'un autre créancier. Les critères pourraient également être appliqués aux décisions de

⁸⁸¹ Voir *supra*, n°4.380 et ss.

justice internes⁸⁸². Le problème, évoqué plus haut, ne concerne pas seulement les jugements étrangers. En outre, la règle pourrait ne pas se limiter aux décisions de justice passées en force de chose jugée. L'intention ne peut être en effet de voir le juge de la procédure de limitation faire office d'instance de recours complémentaire vis-à-vis d'un jugement rendu dans la procédure sur le fond. Enfin, il faut bien entendu tenir compte du règlement communautaire sur la compétence judiciaire.

4.417. La directive 16 est liée à la matière que l'on vient de traiter et s'énonce comme suit:

16. Relation between limitation proceedings and proceedings on the merits of the claims
Subject to any specific provisions in the applicable international conventions, States should provide in their national law procedures for the recognition or non recognition of judgments issued on the merits of Claims by other courts having jurisdiction recognised by that State on the merits of these Claims.

La disposition concerne la reconnaissance de décisions sur le fond rendues par des juridictions étrangères. C'est une question de droit international privé. Elle est déjà réglementée par la Convention CLC (art. X), la Convention sur les hydrocarbures de soute (art. 10), la Convention SNPD (art. 40)⁸⁸³, le règlement communautaire sur la compétence des tribunaux, la Convention de Lugano⁸⁸⁴ et le Code de droit international privé.

4.418. Les directives 17 à 21 s'énoncent comme suit:

17. More than one person liable

(a) Where more than one person liable exists (and is entitled to limit his liability) and unless a relevant convention provides otherwise and/or unless any such person has lost his right to limit his liability as a result of any provision, including provisions concerning his conduct, the establishment of the Fund and the Limitation of Liability by any of them shall benefit all such persons vis-à-vis third party Claimants.

(b) States should include in their national law provisions; regulating the right of subrogation and the apportionment of liability among the persons liable, an expeditious procedure for such purpose and that give effect to the subrogation provisions, if any, of the relevant convention or national law.

18. More than one ship liable

(a) Unless any applicable convention provides otherwise, where Claims arise from an incident involving more than one ship, the persons liable in relation to each ship may limit their liability separately and independently of the persons liable in relation to any other ship.

(b) Any Claimants having Claims against persons liable in relation to more than one ship may participate in any of the Limitation Proceedings commenced with regard to any ship involved and may submit their Claims to each of the relevant Funds for the total amount of their respective Claims.

(c) The subrogation provisions of any applicable convention apply in the relations between the persons liable in relation to the various ships and States that are not parties to the relevant conventions should enact similar provisions.

19. Subrogation

States should, to the extent that this is a matter left to national law by any applicable convention, provide in their national law procedures concerning subrogation of rights

⁸⁸² Compar. Jacobsson, M., « Memorandum on the report of the international sub-committee », in Comité Maritime International, *Yearbook 2007-08*, Anvers, CMI, 2008, (234), 238-239.

⁸⁸³ Voir déjà *supra*, n° 4.416.

⁸⁸⁴ Compar. X., « Draft Guidelines (Draft February 2008) », in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Anvers, CMI, 2008, (186), 214.

20. Setting off of counterclaims

States should provide in their national law that:

(a) Unless any applicable convention provides otherwise, counterclaims of the person liable may be raised and set off against Claims in accordance with the law applicable to such set off, in which case these Claims participate in the distribution of the Fund for the balance, if any, and

(b) If the applicable convention provides for compulsory set off of certain counter claims, the issue of set off may be raised by any Claimant participating to the distribution vis-à-vis any other Claimant(s).

21. Partly paid claims

If a Claimant entitled to participate in the distribution of a particular Fund has been partially paid for his Claim outside of the Limitation Proceedings, then he will participate in the distribution in respect of the unpaid balance of his Claim.

Ces règles ont partiellement trait à des questions juridiques de nature matérielle et, dans cette mesure, peuvent être traitées dans le régime de responsabilité proprement dit du Code belge de la navigation plutôt que dans la réglementation de la procédure (voir en particulier la directive 18(a)). Les directives 18(b), 20(a) et 21 peuvent, quant à elles, bien être reprises dans les dispositions du Code belge de la navigation relatives à la procédure de limitation avec constitution d'un fonds.

- LA CONVENTION CLNI

4.419. La Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 « sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure », ci-après désignée « Convention CLNI »⁸⁸⁵ est entrée en application au plan international le 1^{er} septembre 1997. La Convention est en première instance conçue comme une réglementation uniforme pour le bassin du Rhin et de la Moselle. Elle a remplacé l'ancienne Convention CLN du 1^{er} mars 1973, qui n'avait pas été un succès.

Même si la Belgique a signé la Convention CLNI, elle ne l'a pas encore ratifiée à ce jour. Quatre États ont procédé à la ratification: l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Suisse. Outre la Belgique, seule la France n'a pas suivi. Dans ce dernier pays, la limitation de la responsabilité pour la navigation intérieure soulève de longue date des interrogations fondamentales.

Contre l'avis du Conseil d'État, la Belgique a choisi, en 1989, d'appliquer à la navigation intérieure le système de la Convention LLMC⁸⁸⁶. Cependant, le texte de la Convention CLNI a bien été pris en considération lors de la rédaction de l'arrêté relatif à la limitation de la responsabilité.

4.420. La Convention CLNI suit de très près la Convention LLMC, moyennant quelques adaptations visant à tenir compte des caractéristiques spécifiques de la navigation intérieure.

Dans le tableau ci-dessous, les différences textuelles entre les versions françaises et néerlandaises sont soulignées:

⁸⁸⁵ Pour un commentaire, voir e.a. De Decker, M., "De beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, i.h.b. het verdrag van Straatsburg van 4.11.1988 (CLNI)", *TVR*, 2004, 281-290.

⁸⁸⁶ Voir déjà *supra*, n° 4.340.

| LLMC 1996 Anglais (faisant foi) | LLMC 1996 Français (faisant foi) | CLNI Français (faisant foi) | LLMC 1996 Neérlandais (traduction belge) | CLNI Neérlandais (faisant foi) |
|--|---|--|--|--|
| CHAPTER I – The right of limitation | CHAPITRE I – Le droit à limitation | CHAPITRE I – Le droit à limitation | HOOFDSTUK I – Het recht op beperking | HOOFDSTUK I – Het recht op beperking |
| <p>Article 1. Persons entitled to limit liability.</p> <p>1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.</p> <p>2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.</p> | <p>Article 1. Personnes en droit de limiter leur responsabilité.</p> <p>1. Les propriétaires de <u>navires</u> et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.</p> <p>2. L'expression "propriétaire de <u>navire</u>" désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant <u>d'un navire de mer</u>.</p> | <p>Article 1. Personnes en droit de limiter leur responsabilité.</p> <p>1. Les propriétaires de <u>bateaux</u> et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.</p> <p>2. L'expression</p> <p>a) "propriétaire de <u>bateau</u>" désigne le propriétaire, le <u>locataire</u>, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant <u>d'un bateau</u>;</p> <p>b) "<u>bateau</u>" désigne un bateau de navigation intérieure et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les <u>dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue</u>;</p> | <p>Artikel 1. Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken.</p> <p>1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.</p> <p>2. Onder "scheepseigenaar" wordt verstaan de eigenaar, <u>de bevrachter</u> en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.</p> | <p>Artikel 1. Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken.</p> <p>1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.</p> <p>2. De uitdrukking</p> <p>a) "scheepseigenaar" betekent de eigenaar, <u>huurder, bevrachter</u> en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd;</p> <p>b) "<u>schip</u>" betekent een <u>binnenschip en omvat mede draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, maar niet luchtkussenvoertuigen. Met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard</u>;</p> |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| <p>3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).</p> | <p>3. Par "assistant", <u>on entend</u> toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1er, alinéas d), e) et f).</p> | <p>c) "assistant" <u>désigne</u> toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres d), e) et f).</p> | <p>3. <u>Onder</u> "hulpverlener" <u>wordt verstaan</u> iedere persoon die diensten <u>heeft bewezen</u> rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d, e en f.</p> | <p>c) "hulpverlener" <u>betekent</u> iedere persoon die diensten <u>verricht</u> rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d), e) en f).</p> |
| <p>4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.</p> | <p>4. Si l'une quelconque des créances <u>prévues</u> à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.</p> | <p>3. Si l'une quelconque des créances <u>visées</u> à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.</p> | <p>4. Indien een van de vorderingen <u>voorzien</u> in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is de persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.</p> | <p>3. Indien een van de vorderingen <u>genoemd</u> in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.</p> |
| <p>5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel itself.</p> | <p>5. Dans la présente Convention, l'expression "responsabilité du propriétaire de <u>navire</u>" comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le <u>navire</u> lui-même.</p> | <p>4. Dans la présente Convention, l'expression "responsabilité du propriétaire de <u>bateau</u>" comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le <u>bateau</u> lui-même.</p> | <p>5. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van <u>een</u> scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.</p> | <p>4. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van <u>de</u> scheepseigenaar de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.</p> |
| <p>6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention</p> | <p>6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément <u>aux règles de la présente Convention</u> est en droit</p> | <p>5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément <u>à la présente Convention</u> est en droit de se</p> | <p>6. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig <u>de regels van dit Verdrag</u> beperking geldt, kan op</p> | <p>5. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig <u>dit Verdrag</u> beperking geldt, kan op die</p> |

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| to the same extent as the assured himself. | de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même. | prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même. | die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf. | beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf. |
| 7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability. | 7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité. | 6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité. | 7. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in. | 6. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in. |
| Article 2. Claims subject to limitation. | Article 2. Créances soumises à la limitation. | Article 2. Créances soumises à la limitation. | Artikel 2. Vorderingen vatbaar voor beperking. | Artikel 2. Vorderingen vatbaar voor beperking. |
| 1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability: | 1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité: | 1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité: | 1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid: | 1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid: |
| (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom; | a. créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes <u>et pour</u> dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du <u>navire</u> ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant; | a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes <u>ou</u> dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, <u>écluses</u> , <u>ponts</u> et aides à la navigation), survenus à bord du <u>bateau</u> ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant; | a. vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen <u>beschadiging van</u> kunstwerken van havens, dokken <u>en</u> waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie <u>van het schip</u> of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade; | a) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen <u>schade aan</u> kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, <u>sluizen</u> , <u>bruggen</u> en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord <u>van het schip</u> of in rechtstreeks verband met de exploitatie <u>daarvan</u> of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede <u>alle andere</u> daaruit voortvloeiende schade; |
| (b) claims in respect of loss | b. créances pour tout préjudice | b) créances pour tout préjudice | b. vorderingen met betrekking | b) vorderingen met betrekking |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| <p>resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;</p> <p>(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;</p> <p>(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;</p> <p>(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;</p> <p>(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this</p> | <p>résultant d'un retard dans le transport <u>par mer</u> de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;</p> <p>c. créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du <u>navire</u> ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;</p> <p>d. créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un <u>navire</u> coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;</p> <p>e. créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du <u>navire</u>;</p> <p>f. créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut</p> | <p>résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;</p> <p>c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du <u>bateau</u> ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;</p> <p>d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un <u>bateau</u> coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;</p> <p>e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du <u>bateau</u>;</p> <p>f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut</p> | <p>tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer <u>over zee</u> van lading, passagiers of hun bagage;</p> <p>c. vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningswerkzaamheden;</p> <p>d. vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;</p> <p>e. vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;</p> <p>f. vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de</p> | <p>tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;</p> <p>c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of <u>met</u> hulpverleningswerkzaamheden;</p> <p>d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;</p> <p>e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;</p> <p>f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de</p> |
|---|---|---|--|---|

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| <p>Convention, and further loss caused by such measures.</p> <p>2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.</p> | <p>limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.</p> <p>2. Les créances visées au paragraphe 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes <u>des alinéas</u> d), e) et f) du paragraphe 1er ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.</p> | <p>limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.</p> <p>2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes <u>du paragraphe 1 lettres</u> d), e) et f) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.</p> | <p>aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede <u>verdere</u> door zulke maatregelen veroorzaakte schade.</p> <p>2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d, e en f, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.</p> | <p>aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede <u>andere</u> door zulke maatregelen veroorzaakte schade.</p> <p>2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d), e) en f), zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.</p> |
|---|--|--|--|--|

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| <p>Article 3. Claims excepted from limitation.</p> <p>The rules of this Convention shall not apply to:</p> <p>a. claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average;</p> <p>b. claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;</p> <p>c. claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability</p> | <p>Article 3. Créances exclues de la limitation.</p> <p>Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:</p> <p>a. aux créances du chef <u>d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;</u></p> <p>b. aux créances pour dommages <u>dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;</u></p> <p>c. aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la</p> | <p>Article 3. Créances exclues de la limitation.</p> <p>Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:</p> <p>a) aux créances du chef <u>d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;</u></p> <p>b) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de</p> | <p>Artikel 3. Vorderingen. uitgezonderd van beperking.</p> <p>De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:</p> <p>a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening, <u>met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een speciale vergoeding krachtens artikel 14 van het Internationaal Verdrag van 1989 inzake hulpverlening, zoals gewijzigd,</u> of wegens bijdrage in <u>averij-grosse;</u></p> <p>b. vorderingen ter zake van <u>schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging van olie van 29 november 1969 of van enige wijziging van dat Verdrag of van een bij dat Verdrag behorend Protocol, welke van kracht is;</u></p> <p>c. vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid</p> | <p>Artikel 3. Vorderingen. uitgezonderd van beperking.</p> <p>De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:</p> <p>a) vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in <u>avarij-grosse;</u></p> <p>b) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid</p> |
|---|--|---|---|--|

| | | | | |
|---|---|---|---|--|
| <p>for nuclear damage;</p> <p>d. claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;</p> <p>e. claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.</p> | <p>responsabilité pour dommages nucléaires;</p> <p>d. aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un <u>navire</u> nucléaire;</p> <p>e. aux créances des préposés du propriétaire du <u>navire</u> ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du <u>navire</u> ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du <u>navire</u> ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.</p> | <p>responsabilité pour dommages nucléaires;</p> <p>c) aux créances contre le propriétaire d'un <u>bateau</u> nucléaire pour dommages nucléaires;</p> <p>d) aux créances des préposés du propriétaire du <u>bateau</u> ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du <u>bateau</u> ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du <u>bateau</u> ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.</p> | <p>voor kernschade geregeld of verboden wordt;</p> <p>d. vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip <u>ter zake</u> van kernschade;</p> <p>e. vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, <u>rechthebbenden</u> of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld is in artikel 6.</p> | <p>voor kernschade geregeld of verboden wordt;</p> <p>c) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip <u>terzake</u> van kernschade;</p> <p>d) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, <u>rechtverkrijgenden</u> of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst <u>tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten</u> van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet <u>slechts</u> kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6.</p> |
|---|---|---|---|--|

| | | | | |
|---|--|--|---|--|
| <p>Article 4. Conduct barring limitation.</p> <p>A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.</p> | <p>Article 4. Conduite supprimant la limitation.</p> <p>Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.</p> | <p>Article 4. Conduite supprimant la limitation.</p> <p>Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.</p> | <p>Artikel 4. Gedragingen die de beperking opheffen.</p> <p>Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, <u>begaan</u> hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met <u>het bewustzijn</u> dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.</p> | <p>Artikel 4. Gedragingen die de beperking opheffen.</p> <p>Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, <u>geschied</u> hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met <u>de wetenschap</u> dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.</p> |
| <p>Article 5. Counterclaims.</p> <p>Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.</p> | <p>Article 5. Compensation des créances.</p> <p>Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.</p> | <p>Article 5. Compensation de créances.</p> <p>Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.</p> | <p>Artikel 5. Verrekening van vorderingen.</p> <p>Wanneer een persoon, die krachtens de regels van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, <u>zullen</u> de respectieve vorderingen met elkaar <u>worden</u> verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.</p> | <p>Artikel 5. Verrekening van vorderingen.</p> <p>Wanneer een persoon, die krachtens de bepalingen van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, <u>worden</u> de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.</p> |

| CHAPTER II – Limits of liability | CHAPITRE II – Limites de responsabilité | CHAPITRE II – Limites de responsabilité | HOOFDSTUK II – Aansprakelijkheidsgrenzen | HOOFDSTUK II – Aansprakelijkheidsgrenzen |
|---|--|---|--|---|
| <p>Article 6. The general limits.</p> <p>1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:</p> | <p>Article 6. Limites générales.</p> <p>1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont <u>fixées</u> comme suit:</p> | <p>Article 6. Limites générales.</p> <p>1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont <u>calculées</u> comme suit:</p> | <p>Artikel 6. De algemene grenzen.</p> <p>1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 7, die voortkomen uit <u>een zelfde voorval</u>, worden als volgt berekend:</p> | <p>Artikel 6. De algemene grenzen.</p> <p>1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortkomen uit <u>eenzelfde gebeurtenis</u>, worden als volgt berekend:</p> |
| <p>(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,</p> <p>(i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,</p> <p>(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to</p> | <p>a. <u>s'agissant</u> des créances pour mort ou lésions corporelles,</p> <p>i. <u>à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux,</u></p> <p>ii. <u>pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):</u></p> | <p>a) <u>à l'égard</u> des créances pour mort ou lésions corporelles:</p> <p>(i) <u>pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;</u></p> <p>(ii) <u>pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de</u></p> | <p>a. met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of persoonlijk letsel,</p> <p>i. <u>2 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,</u></p> <p>ii. <u>voor een schip met een grotere tonnage, het volgend bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder i): per ton tussen 2.001 en 30.000</u></p> | <p>a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:</p> <p>(i) <u>voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;</u></p> <p>(ii) <u>voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen</u></p> |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| <p>30,000 tons, 800 Units of Account; for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,</p> | <p><u>pour chaque tonneau de 2001 à 30.000 tonneaux, 800 unités de compte;</u> <u>pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 600 unités de compte; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 400 unités de compte.</u></p> | <p><u>moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;</u></p> <p><u>(iii) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;</u></p> <p><u>(iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage;</u></p> <p><u>(v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau,</u></p> | <p><u>ton, 800 rekeneenheden; per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 600 rekeneenheden; en per ton boven 70.000 ton, 400 rekeneenheden,</u></p> | <p><u>voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;</u></p> <p><u>(iii) voor een duw- of sleepboot, 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;</u></p> <p><u>(iv) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;</u></p> <p><u>(v) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen</u></p> |
|---|--|---|---|--|

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| | | <p><u>son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;</u></p> <p><u>(vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement;</u></p> | | <p><u>voortbeweegt, wordt het overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;</u></p> <p><u>(vi) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 1, tweede lid, letter b), tweede volzin, hun waarde op het tijdstip van het voorval;</u></p> |
| <p>(b) in respect of any other claims,</p> <p>(i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,</p> <p>(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;</p> | <p>b. <u>s'agissant</u> de toutes les autres créances,</p> <p><u>i. à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux,</u></p> <p><u>ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i.:</u></p> <p><u>pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 400 unités de</u></p> | <p>b) <u>à l'égard</u> de toutes les autres créances, <u>la moitié des montants visés à la lettre a);</u></p> | <p>b. met betrekking tot alle andere vorderingen,</p> <p><u>i. 1 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,</u></p> <p><u>ii. voor een schip met een hogere tonnage, het volgend bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder i:</u></p> <p><u>per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 400 rekeneenheden;</u></p> <p><u>per ton tussen 30.001 en 70.000</u></p> | <p>b) met betrekking tot alle andere vorderingen, <u>de helft van de onder letter a) genoemde bedragen;</u></p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account; | <u>compte:</u> <u>pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 300 unités de compte; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 200 unités de compte.</u> | | <u>ton, 300 rekeneenheden; en</u> <u>per ton boven 70.000 ton, 200 rekeneenheden.</u> | |
| 2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b). | 2. Lorsque le montant calculé conformément à <u>l'alinéa a. du paragraphe 1er</u> est insuffisant pour régler intégralement les créances <u>visées dans cet alinéa</u> , le montant calculé conformément à <u>l'alinéa b. du paragraphe 1er</u> peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à <u>l'alinéa a. du paragraphe 1er</u> et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à <u>l'alinéa b. du paragraphe 1er</u> . | c) Lorsque le montant calculé conformément à <u>la lettre a)</u> est insuffisant pour régler intégralement les créances <u>visées</u> , le montant calculé conformément à <u>la lettre b)</u> peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à <u>la lettre a)</u> et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à <u>la lettre b)</u> ; | 2. <u>Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het eerste lid, letter a, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het eerste lid, letter b, beschikbaar voor de betaling van het onbetaalde saldo van de in het eerste lid, letter a, genoemde vorderingen en dit onbetaalde saldo deelt naar evenredigheid mee met de in het eerste lid, letter b, genoemde vorderingen.</u> | c) <u>wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig letter a), onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig letter b) beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in letter a) genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in letter b) genoemde vorderingen;</u> |
| | | <u>d) dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200.000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100.000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.</u> | | <u>d) in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 20.000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 100.000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.</u> |
| 3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life | 3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou | 2. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou | 3. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake | 2. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| <p>or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.</p> | <p>lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées <u>à l'alinéa b. du paragraphe 1er</u>, la priorité qui est prévue par cette législation.</p> | <p>lésions corporelles conformément au paragraphe 1 <u>lettre c)</u>, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, <u>écluses, ponts</u> et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées <u>au paragraphe 1 lettre b)</u>, la priorité qui est prévue par cette législation.</p> | <p>van dood of letsel volgens het <u>tweede lid</u>, kan een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, <u>alsmede</u> van hulpmiddelen bij de navigatie, de voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b, bedoelde vorderingen, <u>die bij die wet is bepaald</u>.</p> | <p>van dood of letsel volgens het <u>eerste lid, letter c)</u>, kan een Staat die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, <u>aan</u> dokken, waterwegen, <u>sluizen, bruggen en</u> hulpmiddelen bij de navigatie, de <u>bij die wet bepaalde</u> voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b) bedoelde vorderingen.</p> |
| <p>4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.</p> | <p><u>4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1.500 tonneaux.</u></p> | <p><u>3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.</u></p> | <p><u>4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een hulpverlener die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een redder die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip, waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent, worden berekend volgens een tonnage van 1.500 ton.</u></p> | <p><u>3. De in het eerste lid, letter d) genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op een hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of voor een hulpverlener die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.</u></p> |
| <p>5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the</p> | <p><u>5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de</u></p> | | <p><u>5. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I</u></p> | |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <p>International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.</p> | <p><u>1969 sur le jaugeage de navires.</u></p> | | <p><u>van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.</u></p> | |
| <p>Article 7. The limit for passenger claims.</p> <p>1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.</p> | <p>Article 7. <u>Limite</u> applicable aux créances des passagers.</p> <p>1. Dans le cas <u>de</u> créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>navire</u> et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du <u>navire</u> est fixée à <u>un montant</u> de <u>175.000 unités de compte</u> multiplié par le nombre de passagers que le <u>navire</u> est autorisé à transporter <u>conformément à son certificat.</u></p> | <p>Article 7. <u>Limites</u> applicables aux créances des passagers.</p> <p>1. Dans le cas <u>des</u> créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>bateau</u> et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du <u>bateau</u> est fixée à <u>une somme</u> de <u>60.000 unités de compte</u> multipliées par le nombre de passagers que le <u>bateau</u> est autorisé à transporter <u>d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bateau au moment de l'événement.</u></p> <p><u>Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 720.000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants:</u> <u>a) 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant</u></p> | <p>Artikel 7. <u>De grens</u> voor vorderingen van passagiers.</p> <p>1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit <u>een zelfde voorval</u> ter zake van dood of persoonlijk letsel van passagiers van een schip, <u>bedraagt</u> de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar <u>175.000 rekeneenheden</u> vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip <u>overeenkomstig zijn veiligheidscertificaat</u> gerechtigd is te vervoeren.</p> | <p>Artikel 7. <u>Grenzen</u> voor vorderingen van passagiers.</p> <p>1. Met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit <u>eenzelfde gebeurtenis</u>, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, <u>belooft</u> de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van <u>60.000 rekeneenheden</u>, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren <u>volgens zijn veiligheidscertificaat: is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.</u></p> <p><u>Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan 720.000 rekeneenheden en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:</u> <u>a) 3 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100</u></p> |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <p>2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:</p> <p>(a) under a contract of passenger carriage, or</p> <p>(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.</p> | <p>2. Aux fins du présent article, <u>l'expression</u> "créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>navire</u>" signifie toute créance formée par toute personne</p> | <p><u>pas 100 passagers;</u> <u>b) 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;</u> <u>c) 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.</u></p> <p>2. Aux fins du présent article, "créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>bateau</u>" signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce <u>bateau</u> ou pour le compte de cette personne:</p> <p>a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou</p> <p>b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.</p> | <p>2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:</p> <p>a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of</p> <p>b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.</p> | <p><u>passagiers;</u> <u>b) 6 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;</u> <u>c) 12 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers.</u></p> <p>2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:</p> <p>a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of</p> <p>b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.</p> |
|---|--|---|---|---|

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| | transportée sur ce <u>navire</u> ou pour le compte de cette personne: a. en vertu d'un contrat de transport de passager; ou b. qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises. | | a. krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of b. die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten. | |
| Article 8. Unit of Account. 1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the | Article 8. Unité de compte. 1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la | Article 8. Unité de compte. 1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la | Artikel 8. Rekeneenheid. 1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van | Artikel 8. Rekeneenheid. 1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| <p>date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment.</p> <p>The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.</p> | <p>valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.</p> <p>La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie <u>qui est membre du Fonds monétaire international</u>, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.</p> <p><u>La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.</u></p> | <p>valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.</p> <p>2. La valeur, en Droit de Tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.</p> | <p>aansprakelijkheid wordt ingeroepen, volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht, of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.</p> <p>De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die partij is bij dit Verdrag, <u>en die lid is van het Internationale Monetaire Fonds</u> wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. <u>De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, maar die geen lid is van het Internationale Monetaire Fonds, wordt berekend op de door die Staat vastgestelde wijze.</u></p> | <p>aansprakelijkheid wordt ingeroepen; <u>de omrekening geschiedt</u> volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.</p> <p>2. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.</p> |
|---|--|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|---|--|---|
| | | <p><u>3. Les Etats Parties peuvent fixer, sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 et 7 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droit de Tirage spécial de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droit de Tirage spécial aux articles 6 et 7, les montants devront être adaptés à la valeur réelle.</u></p> | | <p><u>3. De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, kunnen op grondslag van de in het eerste lid genoemde berekeningsmethode de tegenwaarde van de in artikelen 6 en 7 genoemde bedragen in hun nationale munteenheid vaststellen in afgeronde bedragen. Wanneer, als gevolg van een verandering van de in de bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid, de in die munteenheid uitgedrukte bedragen meer dan 10 ten honderd afwijken van de in de artikelen 6 en 7 in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte werkelijke waarde, moeten de bedragen aan de werkelijke waarde worden aangepast.</u></p> |
|--|--|---|--|---|

| | | | | |
|---|--|--|---|--|
| <p>2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:</p> <p>(a) in respect of Article 6, paragraph 1(a), at an amount of</p> <p>(i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;</p> <p>(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units; for each ton from 30,001 to</p> | <p><u>2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit:</u></p> <p><u>a. en ce qui concerne l'alinéa a du paragraphe 1er de l'article 6:</u></p> <p><u>i. à 30 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux;</u></p> <p><u>ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i.:</u> <u>pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 12.000 unités monétaires;</u></p> | | <p><u>2. Niettemin kunnen de Staten die geen lid zijn van het Internationale Monetair Fonds en wier wetgeving de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toestaat, op het tijdstip van de ondertekening zonder voorbehoud inzake bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel op enig tijdstip nadien verklaren dat de in dit Verdrag bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen die op hun grondgebied van toepassing zijn, als volgt worden vastgelegd:</u></p> <p><u>a. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, a, op een bedrag van:</u></p> <p><u>i. 30 miljoen Monetair eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton;</u></p> <p><u>ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder i:</u> <u>per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 12.000 Monetair eenheden;</u> <u>per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 9.000 Monetair eenheden; en</u></p> | |
|---|--|--|---|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| <p>70,000 tons, 9,000 monetary units; and for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and</p> <p>(b) in respect of Article 6, paragraph 1(b), at an amount of:</p> <p>(i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;</p> <p>(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units; for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and</p> <p>(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of</p> | <p><u>pour chaque tonneau de 30001 à 70.000 tonneaux, 9.000 unités monétaires; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 6.000 unités monétaires; et</u></p> <p><u>b. en ce qui concerne l'alinéa b. du paragraphe 1er de l'article 6:</u></p> <p><u>i. à 15 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux;</u></p> <p><u>ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i.:</u> <u>pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 6.000 unités monétaires;</u> <u>pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 4.500 unités monétaires; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 3.000 unités monétaires; et</u></p> <p><u>c. en ce qui concerne le paragraphe 1er de l'article 7, à un montant de 2.625.000 unités monétaires multiplié par le</u></p> | | <p><u>per ton boven 70.000 ton, 6.000 Monetair eenheden; en</u></p> <p><u>b. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, b, op een bedrag van:</u></p> <p><u>i. 15 miljoen Monetair eenheden voor een schip met een tonnage van minder dan 2.000 ton;</u></p> <p><u>ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij het bedrag genoemd onder i:</u> <u>per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 6.000 Monetair eenheden;</u> <u>per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 4.500 Monetair eenheden; en</u> <u>per ton boven 70.000 ton, 3.000 Monetair eenheden; en</u></p> <p><u>c. met betrekking tot artikel 7, eerste lid, op een bedrag van 2.625.000 Monetair eenheden vermenigvuldigd met het aantal</u></p> | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| <p>passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate. Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.</p> <p>3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.</p> <p>4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account.</p> <p>States Parties shall communicate to the depositary the manner of</p> | <p><u>nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a. et b. du présent paragraphe.</u></p> <p><u>3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.</u></p> <p><u>4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1er et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7.</u></p> <p><u>Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification,</u></p> | | <p><u>passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren. Het tweede en derde lid van artikel 6 zijn van overeenkomstige toepassing op de bepalingen onder a en b van dit lid.</u></p> <p><u>3. De in het tweede lid bedoelde Monetair eenheid komt overeen met vijfenzestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de in het tweede lid bedoelde bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.</u></p> <p><u>4. De in de laatste zin van het eerste lid genoemde berekening en de in het derde lid genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze, dat in de nationale munteenheid van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen, als daarin uitgedrukt in rekeneenheden.</u></p> <p><u>Op het tijdstip van ondertekening zonder</u></p> | <p><u>De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, delen aan de depositaris</u></p> |
|---|---|--|--|--|

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| <p>calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.</p> | <p><u>l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1er, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.</u></p> | | <p><u>voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of bij nederlegging van een in artikel 16 genoemde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge het eerste lid of in het resultaat van de omrekening ingevolge het derde lid, delen de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, aan de depositaris hun wijze van berekening dan wel het resultaat van de omrekening mede.</u></p> | <p><u>de in hun nationale munteenheid uitgedrukte bedragen mede, alsmede iedere wijziging van die bedragen.</u></p> |
|---|---|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p><u>Les Etats Parties communiquent au depositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.</u></p> | | |
|--|--|---|--|--|

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| <p>Article 9. Aggregation of claims.</p> <p>1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:</p> <p>(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or</p> <p>(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or</p> <p>(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are</p> | <p>Article 9. Concours de créances.</p> <p>1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:</p> <p>a. à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>au paragraphe 2 de l'article 1er</u> et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou</p> <p>b. à l'égard du propriétaire d'un <u>navire</u> qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce <u>navire</u> et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit <u>navire</u> et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;</p> <p>c. à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un <u>navire</u> ou agissant uniquement à bord du <u>navire</u> auquel <u>ou</u> à l'égard duquel des</p> | <p>Article 9. Concours de créances.</p> <p>1. <u>Sans préjudice du paragraphe 2</u>, les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:</p> <p>a) à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>à l'article premier paragraphe 2 lettre a)</u> et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou</p> <p>b) à l'égard du propriétaire d'un <u>bateau</u> qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce <u>bateau</u> et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit <u>bateau</u> et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, <u>ou</u></p> <p>c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un <u>bateau de navigation</u> intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord</p> | <p>Artikel 9. Samenloop van vorderingen.</p> <p>1. <u>De</u> overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen <u>zijn</u> van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:</p> <p>a. tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of</p> <p>b. tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en de hulpverlener of hulpverleners, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of</p> <p>c. tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een <u>schip</u> werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of</p> | <p>Artikel 9. Samenloop van vorderingen.</p> <p>1. <u>Onverminderd het tweede lid, zijn</u> de overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:</p> <p>a) tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, <u>letter a)</u>, en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of</p> <p>b) tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en <u>tegen</u> de hulpverlener of hulpverleners, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of</p> <p>c) tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een <u>binnenschip of een zeeschip</u> werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend</p> |
|--|---|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| <p>rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.</p> | <p>services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.</p> | <p>du <u>bateau</u> auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.</p> <p><u>2.a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (iv), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité de chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.</u></p> <p><u>b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le</u></p> | <p>verrichten <u>op het schip</u> waaraan <u>of met betrekking waartoe</u> hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.</p> | <p>werkzaamheden verricht of verrichten <u>aan boord van het schip</u> waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.</p> <p>2.a) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (iv), het aansprakelijkheidsbedrag voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor iedere duwbak vermindert met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.</p> <p><u>b) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), het aansprakelijkheidsbedrag voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat, op het tijdstip waarop de schade</u></p> |
|--|--|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|---|--|---|
| | | <p><u>dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.</u></p> <p>3. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances <u>nées</u> d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article <u>premier paragraphe 2 lettre a)</u>, s'agissant du <u>bateau</u> auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.</p> | | <p><u>is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor ieder gekoppeld schip vermindert met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.</u></p> <p>3. De <u>volgens</u> artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde <u>voorval</u> en ingesteld worden tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, <u>letter a)</u>, met betrekking tot het in artikel 7 <u>bedoelde</u> schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij</p> |
|--|--|---|--|---|

| | | | | |
|---|---|--|--|---|
| <p>2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he</p> | <p>2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances <u>pouvant naître</u> d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>au paragraphe 2 de l'article 1er</u> s'agissant du <u>navire</u> auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent</p> | | <p>2. De <u>overeenkomstig</u> artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle <u>mogelijke</u> vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde <u>gebeurtenis</u> en ingesteld worden tegen de persoon of personen genoemd in artikel 1, tweede lid, met betrekking tot het in artikel 7 <u>bedoeld</u> schip en iedere persoon</p> | <p>of zij aansprakelijk is of zijn.</p> |
|---|---|--|--|---|

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| or they are responsible. | la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci. | | voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn. | |
| <p>Article 10. Limitation of liability without constitution of a limitation fund.</p> <p>1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.</p> <p>2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the</p> | <p>Article 10. Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation.</p> <p>1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.</p> <p>2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de</p> | <p>Article 10. Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation.</p> <p>1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.</p> <p>2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de</p> | <p>Artikel 10. Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds.</p> <p>1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds zoals genoemd in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn Gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich uitsluitend op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd wanneer het recht op beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen.</p> <p>2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming</p> | <p>Artikel 10. Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds.</p> <p>1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn Gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich slechts op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd <u>overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag</u> of wordt gevormd wanneer het recht op beperking wordt ingeroepen.</p> <p>2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming</p> |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| <p>provisions of Article 12 shall apply correspondingly.</p> <p>3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.</p> | <p>limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent à <u>l'avenant</u>.</p> <p>3. Les règles de procédure <u>concernant</u> l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.</p> | <p>limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.</p> <p>3. Les règles de procédure <u>en vue</u> de l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.</p> | <p>van een beperkingsfonds zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.</p> <p>3. Vragen van procesrecht <u>die voortvloeiën uit</u> de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsvordering wordt ingesteld.</p> | <p>van een beperkingsfonds, zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.</p> <p>3. Vragen van procesrecht <u>met het oog op</u> de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsvordering wordt ingesteld.</p> |
| CHAPTER III – The limitation fund | CHAPITRE III – Le fonds de limitation | CHAPITRE III – Le fonds de limitation | HOOFDSTUK III – Het beperkingsfonds | HOOFDSTUK III – Het beperkingsfonds |
| <p>Article 11. Constitution of the fund.</p> <p>1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be</p> | <p>Article 11. Constitution du fonds.</p> <p>1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour <u>des créances soumises à limitation</u>. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont <u>cette personne</u> peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de</p> | <p>Article 11. Constitution du fonds.</p> <p>1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal <u>compétent</u> ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour <u>une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation</u>. Le fonds <u>doit</u> être constitué à concurrence</p> | <p>Artikel 11. Vorming van het fonds.</p> <p>1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij <u>de rechterlijke of andere</u> bevoegde autoriteit in <u>iedere</u> bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot <u>voor beperking vatbare vorderingen</u>. Het fonds <u>wordt gevormd</u> ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor <u>die persoon</u> aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de</p> | <p>Artikel 11. Vorming van het fonds.</p> <p>1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij <u>het Gerecht</u> of iedere andere bevoegde autoriteit in <u>elke</u> bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot <u>een voor beperking vatbare vordering, of, indien geen rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt, bij het Gerecht</u> of iedere andere bevoegde autoriteit in <u>elke</u> bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, <u>waarin een rechtsgeding aanhangig kan worden gemaakt</u></p> |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <p>available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.</p> | <p>la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.</p> | <p>du montant tel <u>que</u> calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont <u>la personne qui constitue le fonds</u> peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour <u>payer</u> les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.</p> | <p>datum van <u>het voorval</u> dat tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.</p> | <p><u>met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering.</u> Het fonds <u>moet gevormd worden</u> ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen, waarvoor <u>de persoon die het fonds vormt</u>, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van <u>de gebeurtenis</u> die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.</p> |
| <p>2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.</p> | <p>2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou <u>par</u> toute autre autorité compétente.</p> | <p>2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.</p> | <p>2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie, die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door <u>de rechterlijke</u> of andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.</p> | <p>2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door <u>het Gerecht</u> of <u>door iedere</u> andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| <p>3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.</p> | <p>3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées <u>aux alinéas a., b. ou c. du paragraphe 1er ou au paragraphe 2 de l'article 9</u>, ou par son assureur est réputé constitué par toutes les personnes visées <u>aux alinéas a., b. ou c. du paragraphe 1er ou au paragraphe 2 respectivement.</u></p> | <p>3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées <u>à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3</u>, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées <u>à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3.</u></p> | <p>3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in <u>het eerste lid, letter a, b of c, of in het tweede lid van artikel 9</u>, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle <u>respectievelijk in het eerste lid, letter a, b of c of het tweede lid</u> genoemde personen.</p> | <p>3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in <u>artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid</u> dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle <u>in artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid</u> genoemde personen.</p> |
| <p>Article 12. Distribution of the fund.</p> <p>1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.</p> <p>2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.</p> <p>3. The right of subrogation</p> | <p>Article 12. Répartition du fonds.</p> <p>1. Sous réserve des dispositions des <u>paragraphe 1er, 2 et 3 de l'article 6</u> et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.</p> <p>2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.</p> <p>3. Le droit de subrogation prévu</p> | <p>Article 12. Répartition du fonds.</p> <p>1. Sous réserve des dispositions <u>de l'article 6 paragraphes 1 et 2</u> et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.</p> <p>2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.</p> <p>3. Le droit de subrogation prévu</p> | <p>Artikel 12. Verdeling van het fonds.</p> <p>1. Behoudens <u>de bepalingen van artikel 6, eerste, tweede en derde lid, en van</u> artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.</p> <p>2. Indien, vóór de verdeling van het fonds, de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, <u>treedt deze persoon bij wege van subrogatie</u>, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.</p> <p>3. Het recht van subrogatie,</p> | <p>Artikel 12. Verdeling van het fonds.</p> <p>1. Behoudens <u>artikel 6, eerste en tweede lid, en</u> artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.</p> <p>2. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon <u>gesubrogeerd</u> tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.</p> <p>3. Het recht van subrogatie,</p> |

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| <p>provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.</p> <p>4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.</p> | <p>au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.</p> <p>4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser <u>en totalité ou en partie</u> à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.</p> | <p>au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.</p> <p>4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.</p> | <p>bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.</p> <p>4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoon dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip, <u>geheel of gedeeltelijk</u>, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald <u>vóór</u> de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan <u>de rechterlijke of</u> andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd bevelen dat voorlopig een bedrag <u>wordt terzijde gesteld</u> dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.</p> | <p>bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.</p> <p>4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoon dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald <u>voor</u> de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan <u>het Gerecht of ieder</u> andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag <u>terzijde wordt gesteld</u> dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.</p> |
|---|---|---|--|--|

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| <p>Article 13. Bar to other actions.</p> <p>1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.</p> <p>2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State.</p> <p>However, such release shall always be ordered if the</p> | <p>Article 13. Fin de non-recevoir.</p> <p>1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.</p> <p>2. Après constitution d'un fonds <u>de limitation</u> conformément à l'article 11, tout <u>navire</u> ou tout autre bien appartenant à une personne <u>au nom</u> de laquelle le fonds a été constitué, qui a été <u>saisi dans le ressort</u> d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, <u>ou</u> toute garantie fournie, <u>peut</u> faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.</p> <p><u>Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de</u></p> | <p>Article 13. Fin de non-recevoir.</p> <p>1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.</p> <p>2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 11, tout <u>bateau</u> ou tout autre bien appartenant à une personne <u>au profit</u> de laquelle le fonds a été constitué, qui a <u>fait l'objet d'une saisie dans la juridiction</u> d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, <u>ainsi que</u> toute garantie fournie <u>doit</u> faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.</p> | <p>Artikel 13. Gronden voor niet-ontvankelijkheid.</p> <p>1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.</p> <p>2. Nadat een <u>beperkingsfonds</u> is gevormd overeenkomstig artikel 11, <u>kan</u> elk schip of <u>kunnen</u> andere eigendommen van een persoon <u>namens</u> wie het fonds is gevormd, waarop binnen het <u>gebied</u> van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van <u>de rechterlijke</u> of andere bevoegde autoriteit van die Staat.</p> <p><u>Deze vrijgave wordt echter altijd bevolen, indien het</u></p> | <p>Artikel 13. Gronden voor niet-ontvankelijkheid.</p> <p>1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan <u>om</u> enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.</p> <p>2. Nadat een <u>fonds</u> is gevormd overeenkomstig artikel 11, <u>moet</u> elk schip of <u>moeten</u> andere eigendommen van een persoon <u>ten bate van</u> wie het fonds is gevormd, waarop binnen het <u>rechtsgebied</u> van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van <u>het Gerecht</u> of <u>iedere</u> andere bevoegde autoriteit van die Staat.</p> |
|--|---|---|--|---|

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| <p>limitation fund has been constituted: (a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or (b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or (c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or (d) in the State where the arrest is made.</p> <p>3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.</p> | <p><u>limitation a été constitué:</u> <u>a. au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;</u> <u>b. au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;</u> <u>c. au port de déchargement pour les créances pour dommage à la cargaison; ou</u> <u>d. dans l'Etat où la saisie a lieu.</u></p> <p>3. Les dispositions des paragraphes <u>1er</u> et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le <u>fonds de limitation</u> devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.</p> | <p>3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre <u>le fonds</u> devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.</p> | <p><u>beperkingsfonds is gevormd:</u> <u>a. in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten de haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; of</u> <u>b. in de haven van ontschepping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of</u> <u>c. in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of</u> <u>d. in de Staat, waar het beslag is gelegd.</u></p> <p>3. <u>De bepalingen van het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering</u></p> | <p>3. <u>Het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.</u></p> |
| <p>Article 14. Governing law.</p> <p>Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in</p> | <p>Article 14. Loi applicable.</p> <p>Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure <u>en rapport avec elles</u>, sont régies par la loi de</p> | <p>Article 14. Loi applicable.</p> <p>Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure <u>y relatives</u>, sont régies par la loi de l'Etat Partie</p> | <p>Artikel 14. De toepasselijke wet.</p> <p>Behoudens de bepalingen van dit <u>Hoofdstuk</u> worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de</p> | <p>Artikel 14. De toepasselijke wet.</p> <p>Behoudens de bepalingen van dit <u>hoofdstuk</u> worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de</p> |

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| which the fund is constituted. | l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué. | dans lequel le fonds est constitué. | wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd. | wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd. |
| CHAPTER IV – Scope of application | CHAPITRE IV – Champs d'application | CHAPITRE IV - Champs d'application | HOOFDSTUK IV – Toepassingsgebied | HOOFDSTUK IV – Toepassingsgebied |
| Article 15 1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party. | Article 15. <u>1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1er cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1er qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le</u> | Article 15. <u>1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances: a) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs. La présente Convention</u> | Artikel 15. <u>1. Dit Verdrag is van toepassing, wanneer een persoon, bedoeld in artikel 1, voor het Gerecht van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een binnen het gebied van een zodanige Staat gestelde zekerheid wordt opgeheven. Niettemin kan iedere Staat, die Partij is bij dit Verdrag, geheel of gedeeltelijk van de toepassing van dit Verdrag uitsluiten enige persoon, bedoeld in artikel 1, die, op het tijdstip, waarop voor het Gerecht van die Staat een beroep wordt gedaan op de bepalingen van dit Verdrag, niet zijn gewone verblijfplaats heeft in een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, of niet de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag dan wel enig schip ten aanzien waarvan een beroep</u> | Artikel 15. <u>1. Dit Verdrag is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen: a) het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of aan dat van het Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel, b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van zulk een schip, of c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of</u> |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| <p>2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:</p> <p>(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways</p> <p>(b) ships of less than 300 tons.</p> <p>A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.</p> | <p><u>pavillon de l'un des Etats Parties.</u></p> <p><u>2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont:</u></p> <p><u>a. en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;</u></p> <p><u>b. des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.</u></p> <p><u>Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.</u></p> | <p><u>s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.</u></p> <p><u>2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ou à tout moment postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au paragraphe 1 à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat.</u></p> <p><u>La présente Convention prend effet, pour les voies d'eau mentionnées dans la notification, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la réception de la notification ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.</u></p> | <p><u>wordt gedaan op het recht van beperking of waarvan de vrijgave wordt nagestreefd en dat niet op het hierboven genoemde tijdstip de vlag voert van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag.</u></p> <p><u>2. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die:</u></p> <p><u>a. volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren;</u></p> <p><u>b. schepen zijn van een geringere inhoud dan 300 ton.</u></p> <p><u>Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag en die gebruik maakt van de in dit lid gegeven bevoegdheid, stelt de depositaris in kennis van de aansprakelijkheidsgrenzen die in zijn nationale wetgeving zijn vastgesteld, dan wel van het feit dat er geen aansprakelijkheidsgrenzen zijn</u></p> | <p><u>onschadelijk gemaakt is. Dit Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van zulk schip.</u></p> <p><u>2. Iedere Staat kan op het tijdstip van ondertekening of van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding of op enig later tijdstip door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag ook van toepassing is op andere waterwegen dan die genoemd in het eerste lid voor zover zij binnen het grondgebied van deze Staat zijn gelegen. Dit Verdrag treedt in werking voor de in de kennisgeving genoemde waterwegen op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden na ontvangst van de kennisgeving, of, indien het Verdrag nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van zijn inwerkingtreding.</u></p> |
|---|--|---|---|--|

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| <p>3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.</p> <p>3bis. Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of Article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of Article 7. A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.[1]</p> | <p><u>3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.</u></p> <p><u>3bis. Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1er de l'article 7, un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1er de l'article 7. Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au Secrétaire général les limites de la</u></p> | <p><u>3. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la déclaration.</u></p> | <p><u>vastgesteld.</u></p> <p><u>3. Een staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op vorderingen die ontstaan in gevallen, waarin belangen van personen die onderdanen zijn van andere Staten, die Partij bij dit Verdrag zijn, op geen enkele wijze in het geding zijn.</u></p> <p><u>3bis. Niettegenstaande de in het eerste lid van artikel 7 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens, kan een Staat die Partij is aan de hand van specifieke bepalingen van de nationale wetgeving het aansprakelijkheidssysteem regelen dat wordt toegepast bij vorderingen ter zake van dood of persoonlijk letsel bij passagiers van een schip, op voorwaarde dat de aansprakelijkheidsgrens niet lager ligt dan datgene wat is voorgeschreven in het eerste lid van artikel 7. Een Staat die Partij is en die gebruik maakt van de optie voorzien in dit lid stelt de</u></p> | <p><u>3. Iedere Staat, die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig het tweede lid, kan deze verklaring op ieder moment intrekken door een aan de depositaris gerichte kennisgeving. De intrekking wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar na ontvangst van de kennisgeving of op een in de verklaring genoemde latere datum.</u></p> |
|---|--|---|--|--|

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| <p>4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:</p> <p>(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or</p> <p>(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.</p> <p>In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.</p> <p>5. This Convention shall not apply to:</p> <p>(a) air-cushion vehicles;</p> <p>(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed</p> | <p><u>responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.</u></p> <p><u>4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:</u></p> <p><u>a. lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou</u></p> <p><u>b. lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.</u></p> <p><u>Dans le cas où s'applique l'alinéa a. ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.</u></p> <p><u>5. La présente Convention ne s'applique pas:</u></p> <p><u>a. aux aéroglisseurs;</u></p> <p><u>b. aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de</u></p> | | <p><u>Secretaris-generaal in kennis van de aangenomen aansprakelijkheidsgrenzen, dan wel van het feit dat er geen beperkingen zijn.</u></p> <p><u>4. De Gerechten van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, passen dit Verdrag niet toe op schepen die zijn gebouwd of verbouwd voor en gebruikt worden bij boringen:</u></p> <p><u>a. wanneer die Staat krachtens zijn nationale wetgeving een hogere aansprakelijkheidsgrens heeft vastgesteld dan is bepaald in artikel 6; of</u></p> <p><u>b. wanneer die Staat partij is geworden bij een internationaal verdrag dat het stelsel van aansprakelijkheid met betrekking tot zulke schepen regelt.</u></p> <p><u>In een geval waarin letter a van toepassing is, stelt die Staat, die Partij is bij dit Verdrag, de depositaris daarvan in kennis.</u></p> <p><u>5. Dit Verdrag is niet van toepassing op:</u></p> <p><u>a. luchtkussenvaartuigen;</u></p> <p><u>b. drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of</u></p> | |
|---|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| or the subsoil thereof. | <u>leur sous-sol.</u> | | <u>van de ondergrond daarvan.</u> | |
| CHAPTER V – Final Clauses | CHAPITRE V – Clauses finales | CHAPITRE V – Clauses finales | HOOFDSTUK V - Slotbepalingen | HOOFDSTUK V - Slotbepalingen |
| Article 16. Signature, ratification and accession. 1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession. 2. All States may become parties to this Convention by: (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or (c) accession. 3. Ratification, acceptance, | Article 16. Signature, ratification et adhésion. <u>1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation") du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.</u> <u>2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par</u> <u>a. signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou</u> <u>b. signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou</u> <u>c. adhésion.</u> <u>3. La ratification, l'acceptation,</u> | Article 16. Signature, ratification et adhésion. <u>1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats Parties à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et du Grand-Duché du Luxembourg du 4 novembre 1988 au 4 novembre 1989 au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg et reste ensuite ouverte à l'adhésion.</u> <u>2. La présente Convention est soumise à la ratification, l'acceptation ou l'approbation des Etats qui l'ont signée.</u> <u>3. Les Etats autres que ceux visés</u> | Artikel 16. Ondertekening, bekrachtiging en toetreding. <u>1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening door alle Staten op het hoofdkwartier van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen "de Organisatie ") van 1 februari 1977 tot 31 december 1977 en blijft daarna openstaan voor toetreding.</u> <u>2. Alle Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door</u> <u>a. ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of</u> <u>b. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of</u> <u>c. toetreding.</u> <u>3. Bekrachtiging, aanvaarding,</u> | Artikel 16. Ondertekening, bekrachtiging en toetreding. <u>1. Dit Verdrag staat van 4 november 1988 tot 4 november 1989 open voor ondertekening door de Staten die Partij zijn bij de Herziane Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en door Luxemburg bij de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg en blijft daarna openstaan voor toetreding.</u> <u>2. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door de Staten die het hebben ondertekend.</u> <u>3. Andere dan de in het eerste lid</u> |

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| <p>approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").</p> | <p><u>l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général").</u></p> | <p><u>au paragraphe 1, disposant d'une liaison navigable directe avec les voies d'eau visées à l'article 15 paragraphe 1 peuvent, par décision unanime des Etats à l'égard desquels la présente Convention est entrée en vigueur, être invités à adhérer. Le dépositaire convoque les Etats mentionnés à la première phrase pour se prononcer sur la décision d'invitation. La décision comporte les adaptations de la présente Convention nécessaires en cas d'adhésion de l'Etat à inviter, en particulier au regard de la conversion des montants de responsabilité dans la monnaie nationale d'un Etat, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international. La décision entrera en vigueur lorsque tous les Etats Parties à la présente Convention mentionnés à la première phrase auront notifié l'acceptation de la décision au Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Tout Etat ainsi invité peut adhérer à la Convention telle qu'elle sera modifiée par la décision.</u></p> | <p><u>goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een officiële daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen "de Secretaris-Generaal").</u></p> | <p><u>bedoelde Staten, die een rechtstreekse vaarverbinding hebben met de in artikel 15, eerste lid genoemde waterwegen, kunnen bij een eenstemmig genomen besluit van de Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden, worden uitgenodigd toe te treden. De depositaris roept de in de eerste volzin bedoelde Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag bijeen om een besluit te nemen over de uitnodiging. Het besluit bevat de aanpassingen van dit Verdrag die nodig zijn in geval van toetreding door de uit te nodigen Staat, in het bijzonder met betrekking tot de omrekening van de aansprakelijkheidsbedragen in de nationale munteenheid van een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds. Het besluit treedt in werking wanneer alle Staten die Partij zijn bij dit Verdrag en die genoemd zijn in de eerste volzin, van hun aanvaarding van het besluit kennis hebben gegeven aan de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Een aldus uitgenodigde Staat kan tot het Verdrag toetreden zoals het door het</u></p> |
|--|--|--|---|---|

| | | | | |
|--|---|---|---|--|
| | | <p><u>4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.</u></p> | | <p><u>besluit is gewijzigd.</u></p> <p><u>4. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de vederlegging van een officiële akte bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.</u></p> |
| <p>Article 17. Entry into force.</p> <p>1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.</p> <p>2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to</p> | <p>Article 17. Entrée en vigueur.</p> <p><u>1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument approprié de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.</u></p> <p><u>2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la</u></p> | <p>Article 17. Entrée en vigueur.</p> <p><u>1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle trois des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 auront déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.</u></p> <p><u>2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant</u></p> | <p>Artikel 17. Inwerkingtreding.</p> <p><u>1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar te rekenen van de datum waarop twaalf Staten het hetzij hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hetzij de vereiste akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.</u></p> <p><u>2. Voor een Staat, die met betrekking tot dit Verdrag een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, dan wel het ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, nadat is voldaan aan de vereisten voor</u></p> | <p>Artikel 17. Inwerkingtreding.</p> <p><u>1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen van de datum waarop genoemde Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.</u></p> <p><u>2. Voor een Staat, die nadat de voorwaarden voor het in werking treden van dit Verdrag zijn vervuld, een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het</u></p> |

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| <p>the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.</p> <p>3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.</p> <p>4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of</p> | <p><u>Convention ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.</u></p> <p><u>3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.</u></p> <p><u>4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou qui y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de</u></p> | <p><u>l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.</u></p> | <p><u>inwerkingtreding, maar vóór de datum van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van kracht op de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel de ondertekening zonder voorbehoud van inwerkingtreding van het Verdrag of op de eerste dag van de maand na het verstrijken van de negentigste dag te rekenen van de datum van de ondertekening of de nederlegging van de akte, wanneer dit laatstgenoemde tijdstip later valt.</u></p> <p><u>3. Voor een Staat, die nadien Partij wordt bij dit Verdrag, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van negentig dagen te rekenen van de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd.</u></p> <p><u>4. Wat de betrekkingen betreft tussen Staten, die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden of goedkeuren, dan wel hiertoe toetreden, vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren</u></p> | <p><u>verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd.</u></p> |
|---|---|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| <p>Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.</p> | <p><u>la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.</u></p> | | <p><u>van zeeschepen, gedaan te Brussel op 10 oktober 1957, alsmede het Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regels nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, die in zoverre buiten werking treden.</u></p> | |
| <p>Article 18. Reservations.</p> <p>1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right: (a) to exclude the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e); (b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or protocol thereto.</p> <p>No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.</p> | <p>Article 18. Réserves.</p> <p>1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, <u>ou à tout moment par la suite, se réserver le droit: a. d'exclure l'application des alinéas d. et e. du paragraphe 1 de l'article 2, b. d'exclure les créances pour dommages au sens de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de tout amendement ou protocole y relatif. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.</u></p> | <p>Article 18. Réserves.</p> <p>1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion <u>ainsi que, pour une réserve visée à la lettre b), à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie: a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau; b) aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues</u></p> | <p>Artikel 18. Voorbehouden.</p> <p>1. Elke Staat kan, op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, <u>of op enig tijdstip daarna zich het recht voorbehouden: a) om de toepassing van de bepalingen onder d) en e) van paragraaf 1 van artikel 2 uit te sluiten; b) om vorderingen voor schade uit te sluiten die vallen binnen de betekenis van het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang van het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen of van enig hierbij behorend amendement of protocol. Andere voorbehouden ten aanzien van de wezenlijke</u></p> | <p>Artikel 18. Voorbehouden.</p> <p>1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, <u>en, in geval van een reserve als bedoeld onder letter b), op elk later tijdstip zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van: a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water; b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen, en voor zover daarop een internationaal Verdrag of nationale wet van toepassing is</u></p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| <p>2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.</p> <p>3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such</p> | <p><u>2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.</u></p> <p><u>3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire</u></p> | <p><u>dans la présente Convention:</u> <u>c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e);</u> <u>d) aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives;</u> <u>e) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.</u></p> <p><u>2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7 paragraphe 1 deuxième phrase, lettres a) et b).</u></p> <p><u>3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.</u></p> | <p><u>bepalingen van dit Verdrag zijn niet toegestaan.</u></p> <p><u>2. Voorbehouden gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bevestigd te worden.</u></p> <p><u>3. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-</u></p> | <p><u>die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien vaststelt;</u> <u>c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);</u> <u>d) sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart;</u> <u>e) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.</u></p> <p><u>2. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij op vorderingen die voortkomen uit een gebeurtenis die op zijn waterwegen heeft plaatsgevonden de aansprakelijkheidsgrenzen, bedoeld in artikel 7, eerste lid, tweede alinea, letters a) en b) niet zal toepassen.</u></p> <p><u>3. De voorbehouden, waarvan op het tijdstip van ondertekening kennis wordt gegeven, moeten worden bevestigd bij de bekrachtiging, aanvaarding of</u></p> |
|---|--|--|--|--|

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| <p>withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.</p> | <p><u>général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.</u></p> | <p>4. <u>Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.</u></p> | <p><u>Generaal. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving. Indien in de kennisgeving wordt verklaard dat de intrekking van een voorbehoud van kracht dient te worden op een daarin genoemde datum, en die datum valt na de datum waarop de kennisgeving wordt ontvangen door de Secretaris-Generaal, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.</u></p> | <p><u>goedkeuring.</u></p> <p>4. <u>Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag, kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving of op een in de kennisgeving genoemde latere datum.</u></p> |
| <p>Article 19. Denunciation. 1. This Convention may be denounced by a State Party at any time one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.</p> | <p>Article 19. Dénonciation. <u>1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après un an à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à</u></p> | <p>Article 19. Dénonciation. <u>1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la</u></p> | <p>Artikel 19. Opzegging. <u>1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat, die Partij is bij dit Verdrag na een jaar te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.</u></p> | <p>Artikel 19. Opzegging <u>1. Dit Verdrag kan worden opgezegd door een Staat die Partij is bij dit Verdrag door middel van een kennisgeving gericht aan de depositaris op ieder tijdstip na afloop van een</u></p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| <p>2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.</p> <p>3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.</p> | <p><u>l'égard de cette Partie.</u></p> <p><u>2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.</u></p> <p><u>3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.</u></p> | <p><u>Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.</u></p> <p><u>2. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.</u></p> | <p><u>2. Opzegging geschiedt door de nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal.</u></p> <p><u>3. Opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen van de datum van nederlegging van de akte, of zoveel later als in de akte is vermeld.</u></p> | <p><u>jaar nadat het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.</u></p> <p><u>2. De opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de kennisgeving, of zoveel later als in de kennisgeving is vermeld.</u></p> |
| <p>Article 20. Revision and amendment.</p> <p>1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.</p> <p>2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third</p> | <p><u>Article 20. Révision et amendement.</u></p> <p><u>1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.</u></p> <p><u>2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender, à la demande du tiers</u></p> | | <p><u>Artikel 20. Herziening en Wijziging.</u></p> <p><u>1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.</u></p> <p><u>2. De Organisatie roept een Conferentie van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, bijeen ter herziening of wijziging ervan op verzoek van tenminste een</u></p> | |

| | | | | |
|--|--|---|--|---|
| <p>of the Parties.</p> <p>3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.</p> | <p><u>au moins des Parties.</u></p> <p><u>3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.</u></p> | | <p><u>derde van de Partijen.</u></p> <p><u>3. Na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag, wordt elke nedergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geacht van toepassing te zijn op het Verdrag, zoals gewijzigd, tenzij in de akte het tegendeel uitdrukkelijk is vermeld.</u></p> | |
| <p>Article 21. Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit.</p> <p>1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purposes of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.</p> | <p>Article 21. Révision des montants de limitation <u>et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire.</u></p> <p><u>1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1er et 2 de l'article 8 par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.</u></p> | <p>Article 20. Révision des montants de limitation.</p> <p><u>1. A la demande d'un Etat Partie à la présente Convention le dépositaire convoquera une Conférence de tous les Etats Contractants pour délibérer sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou le remplacement de l'unité de compte visée à l'article 8 de la présente Convention.</u></p> | <p>Artikel 21. Herziening van de beperkingsbedragen <u>en van de rekeneenheid of monetaire eenheid.</u></p> <p><u>1. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 20, wordt een Conferentie, die uitsluitend ten doel heeft de bedragen genoemd in de artikelen 6 en 7 en in artikel 8, tweede lid, te wijzigen, of één van beide dan wel beide in artikel 8, eerste en tweede lid, omschreven eenheden te vervangen door andere eenheden, bijeengeroepen door de Organisatie overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel. Een wijziging van de bedragen vindt uitsluitend plaats wegens een belangrijke verandering in hun reële waarde.</u></p> | <p>Artikel 20. Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen.</p> <p><u>1. Op verzoek van een Staat die Partij is bij dit Verdrag roept de depositaris een vergadering bijeen van alle Verdragsluitende Staten om te overleggen over de wijziging van de in de artikelen 6 en 7 genoemde beperkingsbedragen of over de vervanging van de in artikel 8 van dit Verdrag bedoelde rekeneenheid.</u></p> |

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| <p>2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.</p> <p>3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.</p> | <p><u>2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande du quart au moins des Etats Parties.</u></p> <p><u>3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.</u></p> | <p><u>2. Lors du débat sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7, il doit être tenu compte de l'expérience acquise en matière d'événements dommageables et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.</u></p> <p><u>3. a) Aucun amendement visant à modifier les montants de limitation en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.</u> <u>b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la</u></p> | <p><u>2. De Organisatie roept een zodanige Conferentie bijeen op verzoek van tenminste een vierde van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag.</u></p> <p><u>3. Een besluit tot wijziging van de bedragen of tot vervanging van de Eenheden door andere rekeneenheden, wordt genomen met een meerderheid van twee derde van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag en die op een dergelijke Conferentie aanwezig zijn en hun stem uitbrengen.</u></p> | <p><u>2. Bij de bespreking van de herziening van de in de artikelen 6 en 7 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen wordt rekening gehouden met de ervaring opgedaan bij voorvallen en in het bijzonder met het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade, met wijzigingen in geldswaarden, en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de kosten van verzekering.</u></p> <p><u>3. a) Er mag geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevolge dit artikel worden overwogen binnen vijf jaar vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesteld, en evenmin binnen vijf jaar vanaf de datum van aanvaarding van een voorafgaande wijziging ingevolge dit artikel.</u> <u>b) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze een bedrag overschrijdt dat overeenkomt met de beperking vervat in het Verdrag verhoogd met zes ten honderd per jaar berekend op samengestelde basis</u></p> |
|--|---|--|--|---|

| | | | | |
|--|---|--|---|--|
| <p>4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.</p> | <p><u>4. Tout Etat qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle que modifiée.</u></p> | <p><u>présente Convention a été ouverte à la signature.</u> <u>c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.</u></p> <p><u>4. La décision de réviser les montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats Contractants présents et votants, comprenant une majorité des deux tiers des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1, pour lesquels la présente Convention est entrée en vigueur.</u></p> <p><u>5. Le dépositaire notifie à tous les Etats Contractants les amendements décidés selon le paragraphe 2. L'amendement est réputé accepté après l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la date de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats Contractants aient notifié au dépositaire leur refus</u></p> | <p><u>4. Elke Staat die zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding tot het Verdrag nederlegt, na inwerkingtreding van een wijziging, past het Verdrag, zoals gewijzigd, toe.</u></p> | <p><u>vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesteld.</u> <u>c) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze het drievoud overschrijdt van het bedrag vervat in dit Verdrag</u></p> <p><u>4. Het besluit om de in de artikelen 6 en 7 genoemde aansprakelijkheidsgrenzen te wijzigen of de in artikel 8 bedoelde rekeneenheid te vervangen wordt genomen met een meerderheid van twee derden van de Verdragsluitende Staten die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, omvattende een meerderheid van twee derde van de in artikel 16, eerste lid genoemde Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden.</u></p> <p><u>5. De depositaris geeft aan alle Verdragsluitende Staten kennis van de overeenkomstig het tweede lid besloten wijzigingen. De wijzigingen worden geacht aanvaard te zijn na afloop van een periode van 6 maanden te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving, tenzij binnen deze periode een derde van de</u></p> |
|--|---|--|---|--|

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| | | <p><u>d'accepter cet amendement.</u></p> <p><u>6. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 5 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation, à l'égard de tous les Etats qui à ce moment sont Parties à la présente Convention, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 19, paragraphe 1, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur. L'amendement lie tout Etat devenant Partie à la présente Convention après la date visée à la première phrase.</u></p> | | <p><u>Verdragsluitende Staten aan de depositaris hefft medegedeeld dat zij de wijziging niet aanvaardden.</u></p> <p><u>6. Een overeenkomstig het vijfde lid aanvaard geachte wijziging treedt in werking achttien maanden na aanvaarding ervan voor alle Staten die op dat tijdstip Partij zijn bij dit Verdrag, tenzij zij ten minste zes maanden voordat de wijziging in werking treedt dit Verdrag opzeggen overeenkomstig artikel 19, eerste lid. Een zodanige opzegging wordt van kracht wanneer de wijziging in werking treedt. De wijziging bindt iedere Staat die na het in de eerste volzin genoemde tijdstip Partij wordt bij dit Verdrag.</u></p> |
| <p>Article 22. Depositary.</p> <p>1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.</p> <p>2. The Secretary-General shall: (a) transmit certified true copies of this Convention to all States</p> | <p>Article 22. Dépositaire.</p> <p>1. La présente Convention est déposée auprès du <u>Secrétaire général.</u></p> <p><u>2. Le Secrétaire général:</u> <u>a. transmet des copies certifiées conformes de la présente</u></p> | <p>Article 21. Dépositaire.</p> <p>1. La présente Convention est déposée auprès du <u>Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.</u></p> <p><u>2. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin</u></p> | <p>Artikel 22. Depositaris.</p> <p>1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij <u>de Secretaris-Generaal.</u></p> <p><u>2. De Secretaris-Generaal:</u> <u>a. doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit</u></p> | <p>Artikel 21. Depositaris.</p> <p>1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij <u>de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.</u></p> <p><u>2. De Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart</u></p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| <p>which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;</p> <p>(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:</p> <p>(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;</p> <p>(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;</p> <p>(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;</p> <p>(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;</p> <p>(v) any communication called for by any Article of this Convention.</p> | <p><u>Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les autres Etats qui adhèrent à la Convention;</u></p> <p><u>b. informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:</u></p> <p><u>i. de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;</u></p> <p><u>ii. de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite Convention;</u></p> <p><u>iii. de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;</u></p> <p><u>iv. de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;</u></p> <p><u>v. de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.</u></p> | <p><u>a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 ainsi qu'à tous les autres Etats qui adhèrent à la présente Convention;</u></p> <p><u>b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:</u></p> <p><u>(i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus;</u></p> <p><u>(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;</u></p> <p><u>(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;</u></p> <p><u>(iv) de tout amendement réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20 paragraphe 5 ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20 paragraphe 6;</u></p> <p><u>(v) de chaque décision par laquelle un Etat est invité à adhérer en vertu de l'article 16 paragraphe 3 première phrase ainsi que de la date d'entrée en</u></p> | <p><u>Verdrag toekomen aan alle Staten die uitgenodigd waren de Conferentie inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen bij te wonen en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden.</u></p> <p><u>b. stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:</u></p> <p><u>i. elke nieuwe ondertekening en elke nederlegging van een akte en elk voorbehoud ten aanzien van het Verdrag, alsmede de datum daarvan;</u></p> <p><u>ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag of elke wijziging hiervan;</u></p> <p><u>iii. elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt;</u></p> <p><u>iv. elke in overeenstemming met de artikelen 20 of 21 aangenomen wijziging;</u></p> <p><u>v. elke mededeling, die krachtens enig artikel van dit Verdrag vereist is.</u></p> | <p><u>a) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten, bedoeld in artikel 16, eerste lid, en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden;</u></p> <p><u>b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:</u></p> <p><u>(i) elke nieuwe ondertekening, elke nederlegging van een akte en de daarbij behorende verklaring en het daarbij gemaakte voorbehoud, alsmede de datum daarvan;</u></p> <p><u>(ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;</u></p> <p><u>(iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop deze van kracht wordt;</u></p> <p><u>(iv) iedere wijziging die volgens artikel 20, vijfde lid geacht wordt aanvaard te zijn, alsmede de datum waarop deze wijziging in werking treedt overeenkomstig artikel 20, zesde lid;</u></p> <p><u>(v) ieder besluit waardoor een Staat overeenkomstig artikel 16, derde lid wordt uitgenodigd toe te treden en de datum van inwerkingtreding van het besluit;</u></p> <p><u>(vi) iedere krachtens een bepaling van dit Verdrag vereiste</u></p> |
|--|--|--|---|---|

| | | | | |
|--|---|--|---|--|
| <p>3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.</p> | <p><u>3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adresse une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.</u></p> | <p><u>vigueur de la décision; (vii) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.</u></p> | <p><u>3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.</u></p> | <p><u>mededeling.</u></p> |
| <p>Article 23. Languages. This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.</p> | <p>Article 23. Langues. La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues <u>anglaise, espagnole, française et russe</u>, chaque texte faisant également foi.</p> | <p>Article 22. Langues. La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues <u>allemande, française et néerlandaise</u>, chaque texte faisant également foi.</p> | <p>Artikel 23. Talen. Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de <u>Engelse, Franse, Russische en Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.</u></p> | <p>Artikel 22. Talen. Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de <u>Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk authentiek is.</u></p> |

4.421. Le tableau ci-après donne un aperçu de la relation entre les montants de la limitation pour la navigation intérieure en vertu du droit belge en vigueur, et les montants prévus par la Convention CLNI:

| Type de navire intérieur | Limites selon l'arrêté sur la limitation de la responsabilité | Limites selon la Convention CLNI (conversion DTS -EUR au 11 novembre 2011) |
|--|--|--|
| Fonds pour les personnes et les biens matériels | | |
| Bateau non destiné au transport de marchandises, non muni de moyens mécaniques de propulsion | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 250 EUR par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 200 STR (229,96 EUR) par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal autorisé, avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR) |
| | <u>Domage matériel</u> : 125 EUR par de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal | <u>Domage matériel</u> : 100 STR (114,98 EUR) par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal autorisé, avec un minimum de 100.000 STR (114.982,18 EUR) |
| Bateau non destiné au transport de marchandises muni de moyens mécaniques de propulsion | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 250 EUR par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 200 STR (229,96 EUR) par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré de 700 STR (804,88 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion, , avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR)* |
| | <u>Domage matériel</u> : 125 EUR par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal | <u>Domage matériel</u> : 100 STR (114,98 EUR) par m ³ de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré de 350 STR (402,44 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion, , avec un minimum de 100.000 STR (114.982,18 EUR)* |
| Bateau destiné au transport de marchandises, non muni de moyens mécaniques de propulsion | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 250 EUR par tonne de port en lourd du bateau | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 200 STR (229,96 EUR) par tonne de port en lourd du bateau, avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR) |
| | <u>Domage matériel</u> : 125 EUR p par tonne de port en lourd du bateau | <u>Domage matériel</u> : 100 STR (114,98 EUR) par tonne de port en lourd du bateau, avec un minimum de 100.000 STR (114.982,18 EUR) |
| Bateau destiné au transport de marchandises, muni de moyens mécaniques de propulsion | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 250 EUR par tonne de port en lourd du bateau | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 200 STR (229,96 EUR) par tonne de port en lourd majoré de 700 STR (804,88 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion, avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR)* |
| | <u>Domage matériel</u> : 125 EUR par tonne de port en lourd du bateau | <u>Domage matériel</u> : 100 STR (114,98 EUR) par tonne de port en lourd majoré de 350 STR (402,44 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion avec un minimum de |

| | | |
|--|--|--|
| | | 100.000 STR (114.982,18 EUR)* |
| Pousseur ou remorqueur | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 870 EUR pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 700 STR (804,88 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR)* |
| | <u>Domage matériel</u> : 435 EUR pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion | <u>Domage matériel</u> : 350 STR (402,44 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion, avec un minimum de 100.000 STR (114.982,18 EUR) |
| Pousseur accouplé avec des barges en convoi poussé | Pas de régime spécifique | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : 700 STR (804,88 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion, majoré de 100 STR (114,98 EUR) par tonne de port en lourd des barges poussées, avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR) |
| | | <u>Domage matériel</u> : 350 STR (402,44 EUR) pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion, majoré de 50 STR (57,49 EUR) par tonne de port en lourd des barges poussées, avec un minimum de 100.000 STR (114.982,18 EUR) |
| Bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau | Pas de régime spécifique | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : le montant applicable ci-dessus signalé par * et majoré de 100 STR (114,98 EUR) par tonne de port en lourd ou par m ³ de déplacement d'eau des autres navires, avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR) |
| | | <u>Domage matériel</u> : le montant applicable ci-dessus signalé par * et majoré de 50 STR (57,49 EUR) par tonne de port en lourd ou par m ³ de déplacement d'eau des autres navires, avec un minimum de 100.000 STR (114.982,18 EUR) |
| Engins flottants comme les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins et outillages flottants et mobiles de nature analogue | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : leur valeur au moment de l'événement dommageable | <u>Mort ou lésions corporelles</u> : leur valeur au moment de l'événement dommageable, avec un minimum de 200.000 STR (229.964,36 EUR) |
| | <u>Domage matériel</u> : la moitié de leur valeur au moment de l'événement dommageable | <u>Domage matériel</u> : la moitié de leur valeur au moment de l'événement dommageable, avec un minimum de 100.000 STR |

| | | |
|--|---|---|
| | | (114.982,18 EUR) |
| Fonds de limitation pour les passagers | | |
| Bâtiment transportant au maximum 100 passagers | 136.500,00 EUR par capita multiplié par le nombre de passagers effectivement transportés par le bâtiment au moment de l'événement, avec un minimum de 895.000,00 EUR et un maximum de 3.750.000,00 EUR | 60.000 STR (68.989,31 EUR), multiplié par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement; dans les deux cas, avec un minimum de 720.000 STR (82.7871,68 EUR) et un maximum de 3.000.000 STR (3.449.465,33 EUR) |
| Bâtiment transportant au maximum 180 passagers | 136.500,00 EUR par capita multiplié par le nombre de passagers effectivement transportés par le bâtiment au moment de l'événement, avec un minimum de 895.000,00 EUR et un maximum de 7.500.000,00 EUR | 60.000 STR (68.989,31 EUR), multiplié par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement; dans les deux cas, avec un minimum de 720.000 STR (82.7871,68 EUR) et un maximum de 6.000.000 STR (6.898.930,67 EUR) |
| Bâtiment transportant plus de 180 passagers | 136.500,00 EUR par capita multiplié par le nombre de passagers effectivement transportés par le bâtiment au moment de l'événement, avec un minimum de 895.000,00 EUR et un maximum de 15.000.000,00 EUR | 60.000 STR (68.989,31 EUR), multiplié par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement; dans les deux cas, avec un minimum de 720.000 STR (827.871,68 EUR) et un maximum de 12.000.000 STR (13.797.861,33 EUR) |

Dans le tableau ci-dessus, il est frappant de constater que la Convention CLNI utilise systématiquement des minimums et maximums absolus, et que pour les bateaux destinés au transport de marchandises, la puissance du moteur est prise en considération.

4.422. Afin de faire comprendre clairement l'impact concret d'un passage à la Convention CLNI, les limites de responsabilité sont indiquées ci-après pour quelques exemples de bateaux très répandus:

| Type de bateau de navigation intérieure | Limites selon l'arrêté sur la limitation de la responsabilité | Limites selon la Convention CLNI (conversion DTS-EUR au 11 novembre 2011) |
|--|--|--|
| Spits (38 m, 300 t, 265 kW) | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 75.000,00 EUR <u>Dommmages matériels:</u> 37.500,00 EUR | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 245.500 STR (282.281,25 EUR) <u>Dommmages matériels:</u> 122.750 STR (141.140,62 EUR) |
| Grands bateaux rhénans (110 m, 2.831 t, 1.356 kW) | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 707.750,00 EUR <u>Dommmages matériels:</u> 353.875,00 EUR | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 1.515.400 STR (1.742.439,92 EUR) <u>Dommmages matériels:</u> 757.700 STR (871.219,96 EUR) |
| Bateau pousseur (21 m, 2 x 456 kW, 1 x 493 kW) | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 1.222.350,00 EUR <u>Dommmages matériels:</u> 611.175,00 un EUR | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 983.500 STR (1.130.849,72 EUR) <u>Dommmages matériels:</u> 491.750 STR (565.424,86 EUR) |
| Convoi pousseur (1 bateau pousseur 3 x 1.323 kW + 4 chalands avec chacun une charge utile de 2.800 t, charge utile totale 11.200 t) | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> - bateau pousseur: 3.453.030,00 EUR - chalands (total): 2.800.000,00 EUR - total: 6.253.030,00 EUR <u>Dommmages matériels:</u> - bateau pousseur: 1.726.515,00 EUR - chalands (total): 1.400.000,00 EUR - total: 3.126.515,00 EUR | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> - bateau pousseur: 3.898.300 STR (4.482.350,24 EUR) - chalands (total, en application de l'art.9.2.a) Convention CLNI): 1.120.000 STR (1.287.800,39 EUR) - total: 5.018.300 STR (5.770.150,63 EUR) <u>Dommmages matériels:</u> - bateau pousseur: 1.949.000 STR (2.241.002,64 EUR) - chalands (total, en application de l'art.9.2.a) Convention CLNI): 560.000 STR (643.900,20 EUR) - total: 2.509.150 STR (2.885.075,31 EUR) |
| Tanker intérieur motorisé (110 m, 2.638 t, 1.326 kW) | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 659.500,00 EUR <u>Dommmages matériels:</u> 329.750,00 EUR | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 1.455.800 STR (1.673.910,54 EUR) <u>Dommmages matériels:</u> 727.900 STR (836.955,27 EUR) |
| Navire destiné au transport de passagers (51 m, 755 m ³ tirant d'eau, 588 kW, max. 500 passagers, 400 passagers à bord) | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 188.750,00 EUR <u>Dommmages matériels:</u> 94.375,00 EUR <u>Fonds passagers:</u> 15.000.000,00 EUR | <u>Mort ou lésions corporelles:</u> 562.000 STR (646.294,38 EUR) <u>Dommmages matériels:</u> 281.300 STR (323.492,18 EUR) <u>Fonds passagers:</u> 12.000.000 STR (13.799.880,00 EUR) |

4.423. Comme la Convention LLMC, la Convention CLNI laisse une considérable marge de manoeuvre aux parties à la convention.

La convention régleme uniquement les aspects essentiels du régime de limitation et donne expressément aux législateurs nationaux quelques possibilités de choix. Ceux-ci concernent la limitation par rapport aux créances de subordonnés (art. 3, d)), l'ordre de priorité des créances pour dommages causés à l'infrastructure portuaire et des voies navigables (art. 6.2), l'obligation de constitution du fonds (art. 10.1), les règles de procédure (art. 14), l'applicabilité aux voies navigables nationales (art. 15.2), la non-applicabilité aux créances relatives à la pollution de l'eau (art. 18.1, a)), aux créances pour les dommages causés par les matières dangereuses (art. 18.1, b)), aux créances portant sur l'enlèvement des épaves et des cargaisons (art. 18.1, c)), aux bateaux de plaisance et navires non commerciaux (art. 18.1, d)) aux allèges employées dans les ports (art. 18.1, e)), et de la non-application des seuils pour les créances relatives à des passagers de petits navires (art. 18.2).

4.424. Une révision de la Convention CLNI est actuellement en préparation. L'objectif est notamment d'élargir le champ d'application territoriale à la totalité du continent européen (et en particulier à l'Europe orientale), et d'actualiser les seuils de responsabilité qui jusqu'à présent n'ont jamais été adaptés pour tenir compte de la dépréciation monétaire⁸⁸⁷.

4.425. Un examen plus approfondi des intérêts concernés, mené plus loin, permettra d'expliquer pourquoi il est souhaitable que la Belgique ratifie la convention pour la navigation intérieure. Ce sera également l'occasion de revenir sur le caractère souhaitable de l'intégration complète de la Convention CLNI dans le Code belge de la navigation, à côté de la Convention LLMC, et sur la meilleure manière de tirer parti des marges de manoeuvre au niveau national⁸⁸⁸.

- LA DIRECTIVE 2009/20/CE

4.426. Au niveau européen, il faut en particulier tenir compte de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 « relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes »⁸⁸⁹. Cette directive n'a cependant pas d'influence sur le régime de responsabilité proprement dit des propriétaires de navires. Au moment d'achever la rédaction du présent Livre bleu, un projet de loi visant à transposer la directive 2009/20/CE était pendant à la Chambre⁸⁹⁰. Cette réglementation devra ultérieurement être intégrée dans le livre 2 de l'ébauche de Code belge de la navigation, consacré au droit public.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

4.427. En matière de limitation de responsabilité pour les créances maritimes, l'Allemagne suit les règles de la Convention LLMC, telle que modifiée par le Protocole de 1996.

La validité de principe de la Convention LLMC est réglemeentée au § 486 HGB, qui s'énonce comme suit:

⁸⁸⁷ Voir plus amplement Tournaye, C., « La révision de la Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI): Quelle effectivité dans le contexte européen ? », *DMF* 2011, 670-683.

⁸⁸⁸ Voir *infra*, n° 4.491.

⁸⁸⁹ Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (*JO*. 28 mai 2009, L 131/128). Pour un commentaire, voir Tytgat, C., « De verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen », *TVR* 2009, 157-170.

⁸⁹⁰ *Doc.Parl.*, Chambre, 2011-12, n° 1799/001 et 1800/001.

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBL. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBL. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden.

(2) Die Haftung auf Grund des Haftungsübereinkommens von 1992 (BGBL. 1994 II S. 1152) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht, für die das Haftungsübereinkommen von 1992 nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;

2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 487 bis 487e.

Les conventions visées valent en Allemagne en tant que « unmittelbar anwendbares Recht »⁸⁹¹.

Il découle de la formulation du § 486 (3) concernant les relations entre la convention et la Convention CLC, une réglementation « lückenlos » selon la doctrine⁸⁹².

4.428. Comme annoncé au § 486 (5), le législateur allemand a utilisé la marge de manoeuvre nationale laissée par la Convention LLMC. Les dispositions légales concernées s'énoncent comme suit:

§ 487

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 486 Abs. 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für

1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder

2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes mit der Maßgabe anzuwenden, daß für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c des

⁸⁹¹ Rabe, 58, n° 16 et 83, n° 1.

⁸⁹² Rabe, 103, n° 5; compar. *ibid.* 81-82, n° 4.

Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Abs. 2 und 3 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* ist nicht anzuwenden.

§ 487a

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* (§ 486 Abs. 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.

§ 487b

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Abs. 2 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* (§ 486 Abs. 1) in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens*.

§ 487c

(1) Die in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a und b des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* (§ 486 Abs. 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Abs. 1 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens*. Jedoch ist Artikel 11 Abs. 3 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 486 Abs. 1, 3 und 4 sowie der §§ 487 bis 487b, 487e mit der Maßgabe beschränken, daß für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

§ 487d

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des *Haftungsbeschränkungsübereinkommens* (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder

b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des *Haftungsübereinkommens* von 1992 (§ 486 Abs. 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn

der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 ausschließende Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen sind.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.

§ 487e

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) oder im Sinne des Artikels V Abs. 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 486 Abs. 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schiffabtrtsrechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130).

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.

Le § 487a établit une limite moins élevée pour les petits navires que la réglementation belge en vigueur⁸⁹³.

4.429. Comme en Belgique, la limitation peut être invoquée en Allemagne via la constitution d'un fonds ou comme simple moyen de défense. Cette dernière possibilité est expressément confirmée dans le *Handelsgesetzbuch* (§ 487e, deuxième alinéa). Dans certains cas, le juge peut cependant décider que le droit à la limitation peut seulement être exercé en instituant encore ultérieurement un fonds de limitation⁸⁹⁴. Une telle règle ne semble pas avoir été adoptée dans les autres pays examinés. Il n'existe à première vue aucun motif pour que le Code belge de la navigation comporte une réglementation analogue.

4.430. Pour ce qui concerne la procédure de constitution du fonds, le *Handelsgesetzbuch* (§ 487e, premier alinéa) renvoie à la *Schiffabtrtsrechtliche Verteilungsordnung* (SVertO), dont la version de base

⁸⁹³ Voir déjà *supra*, n° 4.353.

⁸⁹⁴ La *Zivilprozessordnung* (ZPO) dispose à ce sujet:

305a Urteil unter Vorbehalt seerechtlich beschränkter Haftung

(1) Unterliegt der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach § 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs und macht der Beklagte geltend, dass

1. aus demselben Ereignis weitere Ansprüche, für die er die Haftung beschränken kann, entstanden sind und

2. die Summe der Ansprüche die Haftungshöchstbeträge übersteigt, die für diese Ansprüche in Artikel 6 oder 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 487, 487a oder 487c des Handelsgesetzbuchs bestimmt sind,

so kann das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen, wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewissheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nach der freien Überzeugung des Gerichts nicht unwesentlich erschwert wäre. Das Gleiche gilt, wenn der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes unterliegt und der Beklagte geltend macht, dass aus demselben Ereignis weitere Ansprüche entstanden sind, für die er die Haftung beschränken kann und die in ihrer Summe die für sie in den §§ 5e bis 5k des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbeträge übersteigen.

(2) Lässt das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung unberücksichtigt, so ergeht das Urteil

1. im Falle des Absatzes 1 Satz 1 unter dem Vorbehalt, dass der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird,

2. im Falle des Absatzes 1 Satz 2 unter dem Vorbehalt, dass der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach § 5d des Binnenschiffahrtsgesetzes errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird“

Pour les mises en situation, voir e.a. Herber, 217-219; Puttfarken, 361-362, n° 866; Rabe, 127-128, n° 12-16.

date de 1986⁸⁹⁵. Ce dernier instrument régit la formation et la liquidation/partage d'un fonds de limitation de manière très détaillée. La procédure est basée sur la procédure de faillite⁸⁹⁶. Les dispositions de la procédure relative à la limitation de responsabilité en droit maritime (§§ 1^{er} à 33 SVertO) établissent une distinction entre trois phases de la procédure: *Eröffnungsverfahren* (de la constitution du fonds à l'appel à l'introduction des créances), *Feststellungsverfahren* (évaluation et constatation des revendications visant le fonds) et *Verteilungsverfahren* (répartition du fonds)⁸⁹⁷. La doctrine estime que la législation allemande en la matière est excessivement compliquée et qu'en outre, sur le plan du contenu, elle est peu attractive et onéreuse, ce qui contribue à expliquer pourquoi en Allemagne, la constitution de fonds demeure relativement rare⁸⁹⁸. L'examen qui suit ne porte que sur quelques aspects choisis de la réglementation allemande, qui présentent un intérêt dans la perspective de la rédaction du Code belge de la navigation.

4.431. La procédure de limitation pour la navigation maritime s'applique par analogie à la navigation intérieure, à l'exception d'un certain nombre de dispositions (§ 34 SVertO), pour lesquelles les §§ 35 à 49 de la *Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung* contiennent des dispositions alternatives. Ci-après, seule la réglementation visant la navigation maritime sera prise en considération.

4.432. Le § 2 SvertO régit de manière assez complexe la répartition des compétences judiciaires internes. Ces dispositions n'offrent cependant aucun intérêt en pratique, étant donné que par convention, les *Länder* ont concentré toutes les procédures de limitation auprès de l'Amtsgericht de Hambourg⁸⁹⁹. Ce tribunal a pu par conséquent acquérir une expertise en la matière⁹⁰⁰. Cette réglementation plaide pour une concentration comparable en Belgique⁹⁰¹.

4.433. Le tribunal fixe le montant de la limitation (§ 5 SVertO). Après paiement, il décide de l'ouverture de la procédure de limitation (*Eröffnung des Verteilungsverfahrens*) (§ 7(1)). Suite à cette ouverture, le fonds est estimé constitué (§ 8(1))⁹⁰². Un *Sachwalter* est désigné (§ 9) (dont la nécessité pour les affaires simples est mise en cause par la doctrine⁹⁰³). À partir de l'ordonnance d'ouverture, les créances soumises à la limitation ne peuvent plus être mises à exécution et les mesures d'exécution déjà entamées peuvent, à la demande du débiteur, être provisoirement suspendues (§ 8(4) et (5))⁹⁰⁴. Les procédures en responsabilité déjà pendantes sont interrompues (compar. § 8(2))⁹⁰⁵. En Belgique également, il est admis que les conséquences de la constitution du fonds se font sentir une fois que le fonds a été effectivement établi, mais les conséquences juridiques sont limitées à celles qui sont mentionnées à l'article 13 de la Convention LLMC⁹⁰⁶.

4.434. Le § 14 (2) SVertO dispose que les intérêts sur les créances introduites ne courent que jusqu'à la date de la constitution du fonds⁹⁰⁷. Cette solution est analogue à celle qui est appliquée

⁸⁹⁵ L'intitulé complet est le suivant: « Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschiffahrt ».

⁸⁹⁶ Herber, 217 et 221; Puttfarcken, 358, n° 854; Rabe, 159, n° 3.

⁸⁹⁷ Voir e.a. Rabe, 159, n° 3.

⁸⁹⁸ Voir Puttfarcken, 356, n° 850 et 362-363, n° 869; compar. Herber, 219-220.

⁸⁹⁹ Herber, 222; Puttfarcken, 357, n° 851; Rabe, 164, n° 13.

⁹⁰⁰ Herber, 219.

⁹⁰¹ Voir déjà à ce sujet *supra*, n° 4.392, ainsi que, *infra*, n° 4.498.

⁹⁰² Voir à ce sujet e.a. Herber, 225; Puttfarcken, 357-358, n° 852-854; Rabe, 166, n° 21.

⁹⁰³ Voir Puttfarcken, 363, n° 869.

⁹⁰⁴ Rabe, 137, n° 2; Herber, 226. L'abrogation définitive des mesures d'exécution ne survient qu'après la vérification de la créance, comme élément de la phase de *Feststellungsverfahren* (Herber, 230; Rabe, 169, n° 31 en 178-179, n° 62).

⁹⁰⁵ Herber, 217; Puttfarcken, 358, n° 855-856; Rabe, 169, n° 31. La doctrine reconnaît que la Convention LLMC n'exige que l'interruption des mesures d'exécution.

⁹⁰⁶ Voir *supra*, n° 4.382.

⁹⁰⁷ Herber, 227.

en droit belge des faillites. Mais il n'est pas évident, selon nous, que cette règle vaille également dans les procédures de limitation. Une réglementation légale claire en la matière constitue une solution préférable à tous égards.

4.435. Au terme de la phase d'*Eröffnungsverfahren*, une notification est publiée dans le *Bundesanzeiger* et au moins dans une autre publication. Les créanciers dont les créances sont soumises à la limitation et les autres débiteurs dont la responsabilité peut être limitée pour le même événement sont invités à prendre part à la procédure. Un délai est prévu pour la publication de la déclaration de créance, d'au moins deux mois, et au moins six mois lorsque l'on peut prévoir que des créanciers étrangers se feront connaître (§ 10 et 11 SVertO)⁹⁰⁸.

4.436. Le § 12(6) SVertO dispose que le tribunal, lorsqu'un fonds de limitation est constitué, et par conséquent que les mesures d'exécution à l'encontre du constituant du fonds ont dû être interrompues, peut malgré tout exceptionnellement autoriser le maintien de ces mesures lorsqu'un recours a été introduit contre la constitution du fonds et qu'un préjudice difficilement réparable menace le créancier⁹⁰⁹. Les créanciers peuvent donc être protégés contre le risque qu'au moment où l'ordonnance d'ouverture sera abrogée, plus aucun élément du patrimoine du débiteur ne puisse plus être récupéré en Allemagne⁹¹⁰.

4.437. Le § 6(5) SVertO régit expressément la possibilité de compléter une garantie qui s'est avérée insuffisante dans le cours de la procédure. Le § 17 régit les conséquences et les possibilités des créanciers lorsque le constituant du fonds ne répond pas à l'ordonnance qui lui enjoint de présenter une garantie complémentaire: la procédure de limitation est abrogée et après un mois, le fonds est libéré en faveur du constituant du fonds. Durant ce délai d'attente d'un mois, les créanciers peuvent faire valoir leurs revendications sur le fonds⁹¹¹. En Belgique, cette problématique, qui se présente pourtant régulièrement, n'est toujours pas réglée pour l'instant⁹¹².

4.438. En droit allemand, des créances peuvent être contestées par le débiteur lui-même, mais aussi par les créanciers et les débiteurs d'autres créances concernées, ainsi que par le liquidateur. Lorsque les contestations ne peuvent être réglées à l'amiable, le créancier concerné devra faire constater le bien-fondé de sa créance au moyen d'une procédure normale sur le fond devant le juge compétent⁹¹³. Le § 19(5) SVertO détermine quand les créanciers ne doivent pas reconnaître un jugement qu'un des autres créanciers a obtenu et sur lequel il base sa déclaration de créance. La créance peut ainsi encore être contestée lorsque le débiteur et le créancier sont de mèche pour obtenir en faveur des créanciers un avantage non justifié ou lorsque le débiteur a fait preuve de négligence en menant la procédure sur le fond⁹¹⁴. Cette problématique doit aussi être réglée légalement en Belgique. Une telle réglementation pourrait s'inspirer de la réglementation allemande, à côté des propositions du CMI discutées plus haut⁹¹⁵.

4.439. En droit allemand, la répartition peut s'effectuer en plusieurs étapes. Après une première répartition, d'autres peuvent suivre. Même après la constatation judiciaire de la fin de la procédure de limitation, des répartitions peuvent encore avoir lieu pour les parties du fonds qui avaient été

⁹⁰⁸ Voir e.a. Herber, 226.

⁹⁰⁹ Voir aussi *supra*, n° 4.382 et aussi 4.409 à propos de la directive 7 des *CMI Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*.

⁹¹⁰ Rabe, 172, n° 39.

⁹¹¹ Voir e.a. Herber, 226-227.

⁹¹² Voir *supra*, n° 4.378.

⁹¹³ Eichhorst, M., « Germany », in Griggs-Williams-Farr, (245), 249.

⁹¹⁴ Herber, 229; Rabe, 176, n° 51.

⁹¹⁵ Voir *supra*, n° 4.416 à propos de la directive 15 des *CMI Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*.

mises de côté, par exemple parce qu'une contestation était encore pendante sur le fond (§§ 28 et 29 (2))⁹¹⁶.

4.440. La réglementation allemande en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire de navire est d'application pour toute limitation de la responsabilité invoquée devant un tribunal allemand, quel que soit le droit national qui est d'application sur les autres questions juridiques⁹¹⁷. La limitation de responsabilité est considérée par conséquent comme une catégorie autonome de renvoi.

4.441. Les dispositions suivantes figurent dans la proposition de 2009 d'un nouveau code de droit maritime allemand, s'agissant de la limitation du tonnage:

Siebenter Abschnitt. Allgemeine Haftungsbeschränkung

§ 594 Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden. Dies gilt auch für die Haftung für Bunkerölschmutzschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölschmutzschäden (BGBl. 2006 II S. 578) (Bunkerölübereinkommen).

(2) Die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölschmutzschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht, für die das Haftungsübereinkommen von 1992 nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;

2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 595 bis 600.

§ 595 Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 594 Absatz 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für

⁹¹⁶ Herber, 231; Rabe, 182, n° 78.

⁹¹⁷ Aldus Puttfarcken, 344, n° 817.

1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder

2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes mit der Maßgabe anzuwenden, dass für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Absatz 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.

§ 596 Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.

§ 597 Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

§ 598 Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Absatz 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 594 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 595 bis 597, 600 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

§ 599 Wegfall der Haftungsbeschränkung

(1) *Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder*

b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 594 Absatz 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind.

(2) *Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.*

§ 600 Verfahren der Haftungsbeschränkung

(1) *Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 594 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130).*

(2) *Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.*

Le commentaire correspondant s'énonce comme suit:

Die §§ 486 bis 487e HGB sollen in ihrer geltenden Fassung mit nur wenigen redaktionellen Änderungen übernommen werden. Die Vorschrift des § 594 Absatz 1 HGB-E, die § 486 Absatz 1 HGB entspricht, wird um einen Satz 2 ergänzt, der klarstellt, dass auch die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) beschränkt werden kann. Die in § 486 Absatz 2 HGB verwendete Bezeichnung „Haftungsübereinkommen von 1992“ soll in § 594 Absatz 2 HGB-E durch die Bezeichnung „Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ ersetzt werden, damit erkennbar ist, dass Regelungsgegenstand Ölverschmutzungsschäden sind. Wegen des Wegfalls der Partenreederei (s. hierzu Teil C II. 1.) wird schließlich § 487d Absatz 1 Satz 2 HGB nicht in § 597 Absatz 1 HGB-E überführt⁹¹⁸.

Les rédacteurs du nouveau projet maintiennent que la Convention LLMC ne doit pas être intégrée dans le code national⁹¹⁹.

4.442. En ce qui concerne la navigation intérieure, l'Allemagne est liée par la Convention CLNI. La réglementation légale nationale basée sur cette convention figure aux § 4 et ss. du *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz - BinSchG)*.

⁹¹⁸ *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 177; Voir aussi *ibid.*, 87. Pour la version correspondante, et qui n'est pas essentiellement modifiée, de la proposition de 2011, voir *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* du 5 mai 2011, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 63 et ss. (§§ 612 et ss.) et le commentaire *ibid.*, 235 et ss. Il a également été proposé d'adapter la *Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung* au nouveau texte de loi.

⁹¹⁹ Voir plus récemment *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* du 5 mai 2011, www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be, 78.

Cette dernière réglementation est d'application sur toutes les voies navigables allemandes (§ 5m, 1) et vaut aussi pour les bateaux de plaisance et les bâtiments non commerciaux (§4 (1)). Si le contrat de travail est régi par le droit allemand, aucun droit de limitation vis-à-vis des créances des subordonnés n'est d'application (§ 5, 3). Les créances pour cause de pollution de l'eau sont également exclues (§ 5, 4). La constitution d'un fonds n'est pas obligatoire (§ 5d (3)). Les actions pour dommages aux infrastructures des voies d'eau et des ports bénéficient d'un statut prioritaire (§ 5f (2)). Pour les créances relatives à des matières dangereuses, un montant de limitation distinct est d'application (§ 5h)). Il en va de même pour l'enlèvement des épaves (§ 5j)). Les limites spécifiques pour les créances de passagers de petits navires ne sont pas d'application (§ 5k)).

- ANGLETERRE

4.443. L'Angleterre est également liée par la Convention LLMC.

Le *Merchant Shipping Act 1995* contient les dispositions suivantes:

185 Limitation of liability for maritime claims

(1) The provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 as set out in Part I of Schedule 7 (in this section and Part II of that Schedule referred to as “the Convention”) shall have the force of law in the United Kingdom.

(2) The provisions of Part II of that Schedule shall have effect in connection with the Convention, and subsection (1) above shall have effect subject to the provisions of that Part.

(2A) Her Majesty may by Order in Council make such modifications of Parts I and II of Schedule 7 as She considers appropriate in consequence of the revision of the Convention by the Protocol of 1996 amending the Convention (in this section referred to as “the 1996 Protocol”).

(2B) If it appears to Her Majesty in Council that the Government of the United Kingdom has agreed to any further revision of the Convention or to any revision of article 8 of the 1996 Protocol, She may by Order in Council make such modifications of Parts I and II of Schedule 7 and subsections (2C) and (2D) below as She considers appropriate in consequence of the revision.

(2C) The Secretary of State may by order make such amendments of Parts I and II of Schedule 7 as appear to him to be appropriate for the purpose of giving effect to any amendment of a relevant limit which is adopted in accordance with article 8 of the 1996 Protocol.

(2D) In subsection (2C) above “a relevant limit” means any of the limits for the time being specified in either of the following provisions of the Convention—

(a) article 6, paragraph 1, and

(b) article 7, paragraph 1.

(2E) No modification made by virtue of subsection (2A), (2B) or (2C) above shall affect any rights or liabilities arising out of an occurrence which took place before the day on which the modification comes into force.]

(3) The provisions having the force of law under this section shall apply in relation to Her Majesty’s ships as they apply in relation to other ships.

(4) The provisions having the force of law under this section shall not apply to any liability in respect of loss of life or personal injury caused to, or loss of or damage to any property of, a person who is on board the ship in question or employed in connection with that ship or with the salvage operations in question if—

(a) he is so on board or employed under a contract of service governed by the law of any part of the United Kingdom; and

(b) the liability arises from an occurrence which took place after the commencement of this Act.

In this subsection,

“ship” and “salvage operations” have the same meaning as in the Convention.

(5) A draft of an Order in Council proposed to be made by virtue of subsection (2A) or (2B) above shall not be submitted to Her Majesty in Council unless it has been approved by a resolution of each House of Parliament.

Le texte de la Convention LLMC est repris à la première partie de l'annexe 7 de la loi.

Cette annexe se poursuit en ces termes:

Part II Provisions having effect in connection with Convention

Interpretation

1. In this Part of this Schedule any reference to a numbered article is a reference to the article of the Convention which is so numbered.

Right to limit liability

2. Subject to paragraph 6 below, the right to limit liability under the Convention shall apply in relation to any ship whether seagoing or not, and the definition of "shipowner" in paragraph 2 of article 1 shall be construed accordingly.

2A. Paragraph 1(a) of article 2 shall have effect as if the reference to "loss of life or personal injury" did not include a reference to loss of life or personal injury to passengers of seagoing ships.

Claims subject to limitation

3. (1) Paragraph 1(d) of article 2 shall not apply unless provision has been made by an order of the Secretary of State for the setting up and management of a fund to be used for the making to harbour or conservancy authorities of payments needed to compensate them for the reduction, in consequence of the said paragraph 1(d), of amounts recoverable by them in claims of the kind there mentioned, and to be maintained by contributions from such authorities raised and collected by them in respect of vessels in like manner as other sums so raised by them.

(2) Any order under sub-paragraph (1) above may contain such incidental and supplemental provisions as appear to the Secretary of State to be necessary or expedient.

Claims excluded from limitation

4. (1) Claims for Damages within the meaning of the international Convention on Liability and compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996(b), or any amendment of or Protocol to the Convention, which arise from occurrences which take place after the coming into force of the first Order in Council made by Her Majesty under section 182B of this Act shall be excluded from the convention. W+S+N.I.

(2) The claims excluded from the Convention by paragraph (b) of article 3 are claims in respect of any liability incurred under section 153 of this Act.

(3) The claims excluded from the Convention by paragraph (c) of article 3 are claims made by virtue of any of sections 7 to 11 of the Nuclear Installations Act 1965.

The general limits

5. (1) In the application of article 6 to a ship with a tonnage less than 300 tons that article shall have effect as if—

(a) paragraph 1(a)(i) referred to 1,000,000 Units of Account; and

(b) paragraph 1(b)(i) referred to 500,000 Units of Account.

(2) For the purposes of article 6 and this paragraph a ship's tonnage shall be its gross tonnage calculated in such manner as may be prescribed by an order made by the Secretary of State.

(3) Any order under this paragraph shall, so far as appears to the Secretary of State to be practicable, give effect to the regulations in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Limit for passenger claims

6. (1) Article 7 shall not apply in respect of any sea going ship and shall have effect in respect of any ship which is not as if in paragraph 1 of that article.

(a) after “thereof” there were inserted “in respect of each passenger,”;

(b) the words from “multiplied” onwards were omitted.

(2) In paragraph 2 of article 7 the reference to claims brought on behalf of a person includes a reference to any claim in respect of the death of a person under the Fatal Accidents Act 1976, the Fatal Accidents (Northern Ireland) Order 1977 or the Damages (Scotland) Act 1976.

Units of Account

7. (1) For the purpose of converting the amounts mentioned in articles 6 and 7 from special drawing rights into sterling one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right for—

(a) the relevant date under paragraph 1 of article 8; or

(b) if no sum has been so fixed for that date, the last preceding date for which a sum has been so fixed.

(2) A certificate given by or on behalf of the Treasury stating—

(a) that a particular sum in sterling has been fixed as mentioned in sub-paragraph (1) above for a particular date; or

(b) that no sum has been so fixed for that date and that a particular sum in sterling has been so fixed for a date which is the last preceding date for which a sum has been so fixed,

shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of those articles; and a document purporting to be such a certificate shall, in any proceedings, be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.

Constitution of fund

8. (1) The Secretary of State may, with the concurrence of the Treasury, by order prescribe the rate of interest to be applied for the purposes of paragraph 1 of article 11.

(2) Any statutory instrument containing an order under sub-paragraph (1) above shall be laid before Parliament after being made.

(3) Where a fund is constituted with the court in accordance with article 11 for the payment of claims arising out of any occurrence, the court may stay any proceedings relating to any claim arising out of that occurrence which are pending against the person by whom the fund has been constituted.

Distribution of fund

9. No lien or other right in respect of any ship or property shall affect the proportions in which under article 12 the fund is distributed among several claimants.

Bar to other actions

10. Where the release of a ship or other property is ordered under paragraph 2 of article 13 the person on whose application it is ordered to be released shall be deemed to have submitted to (or, in Scotland, prorogated) the jurisdiction of the court to adjudicate on the claim for which the ship or property was arrested or attached.

Meaning of “court”

11. References in the Convention and the preceding provisions of this Part of this Schedule to the court are references to the High Court or, in relation to Scotland, the Court of Session.

Meaning of “ship”

12. *References in the Convention and in the preceding provisions of this Part of this Schedule to a ship include references to any structure (whether completed or in course of completion) launched and intended for use in navigation as a ship or part of a ship.*

Meaning of “State Party”

13. *An Order in Council made for the purposes of this paragraph and declaring that any State specified in the Order is a party to the Convention as amended by the 1996 Protocol shall, subject to the provisions of any subsequent Order made for those purposes, be conclusive evidence that the State is a party to the Convention as amended by the 1996 Protocol.*

4.444. En Angleterre, c'est le régime normal de limitation de responsabilité qui s'applique à tous les navires, qu'il s'agisse de navires de mer ou non⁹²⁰.

Il appert du paragraphe 5 de la partie II de l'annexe que les limites anglaises pour les petits navires sont nettement inférieures à celles prévues en Belgique⁹²¹.

La limitation de responsabilité s'applique aussi aux « Her Majesty's ships » (Section 185)⁹²².

Il découle du paragraphe 4(2) de l'annexe citée que la limitation LLMC est possible dès qu'une action pour cause de pollution par les hydrocarbures ne tombe pas effectivement sous le régime de la CLC, par exemple quand il s'agit d'une action contre un non-propriétaire⁹²³.

4.445. Il n'existe pas de possibilité de limitation en Angleterre pour les actions relatives à l'enlèvement des épaves dont question à l'article 2.1 (d).

S'agissant de la possibilité offerte par l'article 6.3 de la Convention LLMC de donner la priorité aux actions pour cause de dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins ou voies navigables, ainsi qu'aux aides à la navigation, par rapport à d'autres actions en dédommagement de dommages matériels, le droit anglais, contrairement au droit allemand, n'en a pas fait usage⁹²⁴.

4.446. D'autres règles concernant la procédure de limitation sont établies dans la Part II de l'annexe déjà cité, ainsi que dans les *Civil Procedure Rules* (CPR), notamment la Rule 61.11 (« Limitation Claims »), qui figure dans la partie 61 (« Admiralty Claims »). Ces dispositions de la Rule 61.11 sont, comme toutes les dispositions des CPR, complétées et expliquées par une PD (« Practice Direction ») correspondante, à savoir la PD 61.11.

4.447. Lors de l'étude du système anglais de constitution du fonds, il convient de ne pas perdre de vue que la procédure se déroule d'une manière fondamentalement différente que dans la plupart des pays d'Europe continentale. Là où, sur le continent, l'ayant droit à la limitation peut constituer unilatéralement (même si le plus souvent c'est avec un certain contrôle (marginal) d'un juge) un fonds de limitation, après quoi il appartient aux créanciers d'éventuellement introduire des recours contre la formation de ce fonds, la personne ayant droit à la limitation en Angleterre doit mener une véritable procédure dans laquelle il est lui-même le demandeur, contre au moins

⁹²⁰ Mandaraka-Sheppard, 881.

⁹²¹ Voir déjà *supra*, n° 4.353.

⁹²² Mandaraka-Sheppard, 881.

⁹²³ Voir Mandaraka-Sheppard, 899.

⁹²⁴ Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1998, 79; Griggs-Williams-Farr, 50.

un créancier identifié comme partie défenderesse⁹²⁵. Cette procédure, qui pour l'essentiel constitue une procédure ordinaire sur le fond, conduit finalement à un *limitation decree*, c'est-à-dire un jugement du tribunal confirmant que le demandeur peut limiter sa responsabilité. La constitution du fonds proprement dite (paiement des sommes *into court*) est subordonnée à cette procédure de limitation et n'est même pas toujours exigée⁹²⁶. La constitution d'un fonds sans versement en espèces, donc pour l'obtention d'une garantie, n'était pas autorisée dans l'ancien droit anglais⁹²⁷.

Les règles susmentionnées ne portent pas préjudice du droit d'invoquer simplement la limitation comme moyen de défense, ce qui n'a pas non plus été exclu en Angleterre⁹²⁸.

4.448. Le tribunal compétent pour une procédure en matière de limitation de la responsabilité en Angleterre est la Queen's Bench Division, Admiralty Court⁹²⁹.

4.449. Les règles figurant dans CPR 61.11 et PD 61.11 concernent surtout les aspects formels de la procédure que doit introduire la personne ayant droit à la limitation, la manière dont le ou les défenseurs doivent répliquer, et la manière dont les créanciers doivent établir leur déclaration de créance. La suite de la procédure, lorsque le droit à la limitation est contesté, ainsi que les modalités d'évaluation du bien-fondé des créances introduites sont laissées dans une large mesure à l'appréciation du tribunal saisi (et de son *Registrar*), qui, au moyen de « case management directions », détermine et pilote la suite du déroulement de la procédure (PD 61.11, 10.8 (2) (c) et 10.17).

Lorsqu'un fonds de limitation est constitué, le tribunal peut ordonner une suspension (« stay ») de toutes les autres procédures concernant l'événement concerné dans lesquelles le constituant du fonds intervient comme partie défenderesse. Ce point est laissé à la discrétion du tribunal⁹³⁰.

L'article 12.1 de la Convention LLMC contient le principe de la répartition proportionnelle du fonds de limitation entre les créanciers en fonction des montants de leurs créances. Il appert des travaux préparatoires de la convention que ce qui était visé ici, c'est qu'en principe, aucune créance ne bénéficiait d'une priorité⁹³¹. Le paragraphe 9 de la partie II de l'annexe 7 à la Merchant Shipping Act 1995, le confirme expressément⁹³²:

No lien or other right in respect of any ship or property shall affect the proportions in which under article 12 the fund is distributed among several claimants.

⁹²⁵ Voir en particulier CPR 61.11 (3) et (4); Griggs-Williams-Farr, 2005, 62; Derrington-Turner, 275-276, n° 10.155-10.157.

⁹²⁶ Voir en particulier CPR 61.11 (13) (a) (ii): lorsque le tribunal accorde un « limitation decree », il peut ordonner au demandeur de constituer un fonds de limitation, ou prendre d'autres mesures pour le paiement des créances au sujet desquelles la limitation a été accordée; compar. Tetley IMAAL, 307.

⁹²⁷ Une partie de la doctrine rejette également les garanties selon le droit britannique actuel: voir et compar. e.a. Fogarty, 555, n° 15.183; Griggs-Williams-Farr, 69; Tetley IMAAL, 301, note 140.

⁹²⁸ Voir à ce sujet e.a. Fogarty, 553, n° 15.171; Griggs-Williams-Farr, 59-60; Mandaraka-Sheppard, 937.

⁹²⁹ Fogarty, 555, n° 15.177; Griggs-Williams-Farr, 62 et 68.

⁹³⁰ Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part II, para. 8(3); CPR 61.11 (13) (a) (i) Tetley IMAAL, 307; Fogarty, 554, n° 15.175, 555, n° 15.185 et 562, n° 15.202; Griggs-Williams-Farr, 75; Mandaraka-Sheppard, 934.

⁹³¹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 231.

⁹³² Fogarty, 558, n° 15.194 et 570, n° 15.232; Mandaraka-Sheppard, 935 et 938.

La répartition des sommes qui ont été payées « into court » comme fonds de limitation ne peut avoir lieu qu'en exécution d'une ordonnance du tribunal. Cet aspect diffère de la plupart des systèmes continentaux, où la répartition est effectuée par un liquidateur désigné par le tribunal⁹³³.

4.450. Compte tenu de l'importance des différences par rapport à la tradition juridique belge et continentale, il ne semble pas souhaitable d'harmoniser le régime de la procédure de limitation de responsabilité dans le Code belge de la navigation avec le droit anglais.

4.451. Les paragraphes 2 et 12 de la partie II de l'annexe et la section 185(1) de la Merchant Shipping Act 1995 permettent de déduire que le régime défini dans ces règles s'applique également aux bâtiments de navigation intérieure⁹³⁴. Autrement dit, il n'existe pas de réglementation spécifique pour la navigation intérieure.

- FRANCE

4.452. La France également est liée par la Convention LLMC et par le Protocole de 1996⁹³⁵. En France aussi, ces textes sont estimés avoir un effet⁹³⁶.

Jusqu'à la coordination de la législation française dans le *Code des transports*⁹³⁷, le régime national en matière de limitation de la responsabilité était établi par la *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer*, dont les dispositions en matière de limitation de la responsabilité s'énonçaient comme suit:

Chapitre VII: Responsabilité du propriétaire du navire

Article 58

Le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.

Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 59

Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, aux lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

⁹³³ CPR 61.11 (21); Tetley IMAAL, 309, note 175.

⁹³⁴ Voir Griggs-Williams-Farr, 12 et 88 ; voir aussi Southampton, 205.

⁹³⁵ Pour le droit français en matière de limitation de la responsabilité, voir e.a. Bonassies-Scapel, 276 et ss., n° 402 et ss. ; voir aussi Brajeux, G. et McDonald, X., « Entrée en vigueur du Protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité », DMF 2007, 965-967.

⁹³⁶ Sur la vision française en la matière, voir en général Livre bleu 1, 113-114, n° 1.108 et aussi, en particulier, Bonassies, P., « Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités », in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique*, XXVI – 2008, Nantes / Paris, Centre de droit maritime et océanique / Pédone, 2008, 473-484.

⁹³⁷ Comme dans les autres Livres bleus, ce texte n'est pas pris en considération ici.

Article 60

La limitation de responsabilité n'est pas opposable:

- 1° Aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;*
- 2° Aux créances des marins résultant du contrat d'engagement;*
- 3° Aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.*

Article 61

Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire prévues à l'article 58 sont celles établies par la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.

Toutefois, en ce qui concerne les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, les limites générales de la responsabilité sont égales à la moitié de celles fixées à l'article 6 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 précitée pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.

Article 62

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global des répartitions dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 63

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

Article 64

Le fonds de la limitation prévu à l'article 62 comporte trois parties affectées respectivement:

- 1° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers;*
- 2° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers;*
- 3° Au règlement des autres créances.*

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances.

Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues au 2°, l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de mort ou lésions corporelles, prévues au 3°.

Article 65

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 58, 59 et 61, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, le créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

Article 66

Pour l'application de l'article 61, il sera tenu compte du tonnage défini au 5 de l'article 6 de la convention mentionnée à l'article 61 ci-dessus⁹³⁸.

Article 67

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Article 68

Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie, sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

Article 69

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, la disposition de l'alinéa précédent ne s'applique qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 69 bis

Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire de navire pour:

- les créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures;*
- les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;*
- les créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.*

4.453. S'agissant de l'interprétation de la marge de manœuvre nationale laissée par la Convention LLMC, il convient de noter que la France applique la réglementation de la convention à l'égard de tous les navires étrangers⁹³⁹ et que l'exemple anglais qui réduit de moitié les limites pour les petits navires a été suivi (voir l'art. 61, deuxième alinéa de la *Loi n° 67-5*, cité plus haut)⁹⁴⁰. La France a également exclu l'application de l'article 2.1 (d) et (e) en matière d'enlèvement des épaves, etc⁹⁴¹.

⁹³⁸ Sur www.legifrance.fr, on pouvait trouver également la lecture suivante:

Pour l'application de l'article 61, on tiendra compte du tonnage au sens des 5° et 7° de l'article 3 de la convention internationale précitée.

⁹³⁹ Voir Bonassies-Scapel, 280-281, n° 408.

⁹⁴⁰ Voir Bonassies-Scapel, 307, n° 440.

⁹⁴¹ Voir Bonassies-Scapel, 286-287, n° 416.

4.454. En France, la procédure de limitation et les conséquences procédurales de la constitution du fonds sont régies par les articles cités 62, 64, second alinéa, et 67 de la *Loi n° 67-5*⁹⁴² et surtout par le très détaillé chapitre VII (art. 59 - 87) du *Décret n° 67-967* du 27 octobre 1967 « relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer » (qui est toujours d'application). La procédure française, qui a d'ailleurs constitué clairement une source d'inspiration pour la procédure belge actuelle, est fortement basée sur les procédures en matière de faillite⁹⁴³.

4.455. En France, ce n'est qu'en 2001 que la Cour de Cassation a définitivement jugé que la constitution d'un fonds ne constituait pas une exigence pour pouvoir invoquer la limitation⁹⁴⁴.

4.456. Le tribunal compétent pour une procédure de constitution d'un fonds est celui du lieu où le navire est enregistré ou, pour un navire étranger, celui du port français où l'accident s'est produit ou du premier port français atteint après l'accident ou, à défaut de l'un de ces ports, du lieu de la première saisie ou du lieu où la première sûreté a été fournie (art. 59 Décret)⁹⁴⁵.

4.457. La procédure est introduite par une requête adressée au président du tribunal de commerce. Le président se prononce sur les modalités proposées de constitution du fonds et il désigne un juge-commissaire et un liquidateur. Une fois que le fonds est établi, le président rend une seconde décision qui constate la constitution du fonds (art. 59-64 Décret)⁹⁴⁶. Aucun délai n'est fixé durant lequel la limitation doit être invoquée⁹⁴⁷.

L'article 62 de la loi stipule, conformément à l'article 13.1 de la Convention LLMC, que les créanciers pour qui le fonds est disponible ne peuvent faire valoir, à compter de la constitution du fonds, aucun droit sur d'autres biens du propriétaire du navire. L'article 65 du décret confirme explicitement que, à compter de l'ordonnance du président constatant la constitution du fonds, aucune mesure d'exécution n'est plus possible à l'encontre du requérant, du moins « pour des créances auxquelles la limitation est opposable ». Il semble dès lors utile de confirmer également de manière expresse que les conséquences juridiques de la création du fonds sortent leurs effets à compter de l'ordonnance de constatation émise par le président.

L'article 68 du décret dispose que les intérêts sur la créance cessent de courir à compter du moment où le fonds est constitué, c'est-à-dire au moment de la deuxième ordonnance du président⁹⁴⁸. Cette matière n'est pas réglementée pour l'instant en Belgique. Le sort des intérêts doit de toute manière être réglementé et la solution choisie en France, inspiré par le droit des faillites, constitue un choix acceptable.

4.458. De manière remarquable, la loi et le décret n'instaurent pas de possibilité de recours contre la constitution du fonds de limitation.

⁹⁴² Aujourd'hui remplacée par le *Code des transports*.

⁹⁴³ Bonassies-Scapel, 310, n° 443; Rodière TGDM ILA, 631-632, n° 491 ; Rodière-du Pontavice, 145, n° 164; Vialard, 141, n° 162.

⁹⁴⁴ Cass. fr. 20 février 2001, *DMF* 2002, 144, note Nicolas, P.-Y.; voir et compar. aussi e.a. Bonassies-Scapel, 317-318, n° 452 ; Rémond-Gouilloud, 206-207, n° 322 ; Vialard, 140, n° 161.

⁹⁴⁵ Voir aussi Rohart, J.-S., « France », in Griggs-Williams-Farr, (237); 239 ; Rodière-du Pontavice, 143, n° 162.

⁹⁴⁶ Voir aussi e.a. Bonassies-Scapel, 310-311, n° 444 ; Rémond-Gouilloud, 208-209, n° 325 ; Rodière-du Pontavice, 143-144, n° 162-163.

⁹⁴⁷ Voir en particulier à ce sujet Rohart, J.-S., « Procédures de constitution des fonds de limitation de responsabilité des propriétaires de navires », *DMF* 1982, (696), 697-698.

⁹⁴⁸ Bonassies-Scapel, 314-315, n° 448. ACTU.

Les créanciers qui veulent attaquer la constitution du fonds se voient contraints de faire usage des recours prévus dans les procédures de droit commun. Lorsque, avant même le début de la procédure de limitation, un jugement sur le fond a décidé que la créance du créancier concerné n'est pas soumise à limitation, la constitution ultérieure du fonds ne lui sera pas opposable. Lorsque, durant la procédure devant le président, le créancier a déjà connaissance de la procédure de constitution du fonds, il peut intervenir dans cette procédure pour empêcher la constitution du fonds⁹⁴⁹. Après l'ordonnance constatant la constitution du fonds, il peut encore attaquer auprès du même juge cette ordonnance, comme toutes les ordonnances, sur requête unilatérale⁹⁵⁰. Il n'est pas du tout certain que le créancier, après la constitution du fonds, bénéficie encore du droit de mettre en cause, devant le tribunal où il a introduit une action sur le fond, le droit du propriétaire du navire à la limitation de sa responsabilité⁹⁵¹.

4.459. La législation française relative à la mainlevée des biens saisis et des sûretés une fois qu'un fonds de limitation a été constitué ne correspond pas à l'article 13.2 de la Convention LLMC. Là où la convention dispose que les biens saisis et les sûretés *doivent* faire l'objet d'une mainlevée lorsque le fonds est constitué dans quatre lieux déterminés (port d'escale suivant l'événement, port de débarquement des passagers, port de déchargement de la cargaison dans l'État où la saisie a lieu), l'article 67 de la loi indique que le juge, dans sa décision sur la mainlevée, *peut en tenir compte*, et même que le propriétaire de navire *peut obtenir* l'annulation de la saisie⁹⁵². Comme dans la hiérarchie des normes juridiques, la Convention LLMC est supérieure à la loi française, c'est la réglementation de la convention qui prévaut⁹⁵³. La jurisprudence a établi que la mainlevée imposée par l'article 13 de la Convention LLMC constituait un automatisme, même lorsque le droit à la limitation de la responsabilité peut être mis en question⁹⁵⁴.

4.460. Les articles 71 à 73 du décret contiennent des règles sur la publication de la constitution du fonds dans des journaux nationaux et éventuellement étrangers, et sur la notification aux créanciers indiqués par le constituant du fonds dans sa requête.

Après la déclaration des créances, le liquidateur procède à leur vérification. Il établit une vue d'ensemble des créances, en donnant son avis sur le fait d'autoriser ou de rejeter les créances individuelles. Les créanciers et le constituant du fonds disposent ensuite de 30 jours pour faire connaître leurs objections. Les objections d'un créancier quant au montant pour lequel sa propre créance a ou non été reprise sont examinées par le tribunal de commerce (art. 78 du décret). Les autres contestations sont renvoyées devant le tribunal, dans la mesure du moins où elles relèvent de sa compétence. Les autres demandes contestées sont mentionnées à titre provisionnel, dans l'attente d'une décision définitive quant à la contestation, rendue par le tribunal compétent (art. 80 Décret)⁹⁵⁵.

⁹⁴⁹ Bonassies-Scapel, 312-313, n° 446.

⁹⁵⁰ Voir Cass. fr. 3 avril 2002, DMF 2002, 460, avec note ; Bonassies-Scapel, 313, n° 446.

⁹⁵¹ Voir encore une fois Bonassies-Scapel, 314, n° 447.

⁹⁵² Le texte complet de la loi s'énonce comme suit:

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

⁹⁵³ Voir déjà Rémond-Gouilloud, 208, n° 324.

⁹⁵⁴ Voir en particulier Cass. fr. 23 novembre 1993, DMF 1994, 36 ; voir aussi Bonassies-Scapel, 311-312, n° 445 et les autres renvois qui y figurent ; compar. aussi déjà Vialard, 142, n° 165 en 150-151, n° 175.

⁹⁵⁵ Voir également au Bonassies-Scapel, 315-316, n° 449; Rodière TGDM ILA, 643-644, n° 504-505.

Dans la procédure, telle qu'elle est également prescrite à l'heure actuelle par la Loi Maritime belge, toutes les contestations sur le projet de répartition sont manifestement renvoyées devant le tribunal de commerce (art. 52, § 2, deuxième alinéa), indépendamment du fait que ce tribunal, en vertu des règles normales de compétences, constitue le tribunal compétent pour juger du litige. Cette solution semble préférable, étant donné que la solution inverse pourrait ralentir la répartition du fonds.

4.461. L'article 83 du décret dispose que, dans l'attente de la répartition finale du fonds de limitation, des répartitions provisoires sont possibles. Il s'agit d'une disposition utile, étant donné la longueur des délais possibles avant de pouvoir établir la répartition définitive du fonds⁹⁵⁶.

4.462. Sur la base de l'article 84 du décret, le président, une fois que tous les paiements ont été effectués, rend une ordonnance qui met un terme à la procédure. Ensuite, plus aucune autre créance supplémentaire ne peut être introduite⁹⁵⁷.

4.463. La France n'est pas liée par la Convention CLNI et ne possède pas non plus de règles nationales de limitation de la responsabilité dans le cas de la navigation intérieure (à l'exception de la navigation intérieure sur le Rhin et la Moselle, qui est soumise au *BinnenschiffahrtsGesetz* allemand)⁹⁵⁸.

- LUXEMBOURG

4.464. Le Luxembourg a adhéré en 2005 à la Convention LLMC. Il est également partie au Protocole de 1996 et à la Convention CLNI.

La loi luxembourgeoise du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime mentionne la Convention LLMC et le Protocole de 1996 comme étant des éléments du droit maritime luxembourgeois.

La loi maritime luxembourgeoise ne contient apparemment pas de réglementation spécifique portant sur les aspects procéduraux de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire.

L'application de la Convention CLNI est réglementé par la loi du 24 avril 1993 portant approbation de l'Acte final de la Conférence de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation Intérieure et de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (C.L.N.I.), faite à Strasbourg, le 4 novembre 1988.

- PAYS-BAS

4.465. Les Pays-Bas sont également partie à la Convention LLMC, telle que modifiée par le Protocole de 1996. Contrairement à la Belgique et à l'Allemagne (pour l'instant), les Pays-Bas ont choisi d'intégrer dans la législation interne la réglementation de la Convention LLMC – qui est cependant estimé avoir un effet direct⁹⁵⁹.

⁹⁵⁶ Rodière TGDM ILA, 647, n° 509.

⁹⁵⁷ Compar. Rodière TGDM ILA, 647-648, n° 510.

⁹⁵⁸ IVR, *Haftungsvorschriften für die Binnenschiffahrt*, Rotterdam, IVR, 2008, 92-93 ; ter Meer, J.G., *Privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en dunnvaart*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1993, 276.

⁹⁵⁹ Voir à ce sujet Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1998, 40 et aussi Hoge Raad 28 février 1992, NJ 1992, 2720, n° 652 (en particulier les conclusions de l'avocat général Strikwerda) ; également van der Velde, 346 et 337.

La réglementation néerlandaise sur la limitation de la responsabilité pour les créances maritimes figure au Titre 7 du livre 8 du Code civil, comprenant les articles 750 à 759.

Les articles en question contiennent les dispositions suivantes:

Titel 7. Beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen

Artikel 750

- 1. De reder van een schip en de hulpverlener kunnen door het stellen van één of meer fondsen als bedoeld in artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 752 genoemde vorderingen.*
- 2. Onder reder worden in deze titel mede verstaan de bevrachter, de huurder of andere gebruiker van een schip met inbegrip van degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd.*
- 3. Onder hulpverlener wordt in deze titel een ieder verstaan die werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met hulpverlening, waaronder in deze titel mede worden verstaan de in artikel 752, eerste lid, onder d, e en f, genoemde werkzaamheden of maatregelen.*
- 4. Onder schip wordt in deze titel zeeschip verstaan. Een schip in aanbouw wordt voor de toepassing van deze titel mede als schip aangemerkt van het ogenblik af, dat de stapelloop aanvangt. Een luchtkussenvoertuig wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt. Een platform dat is gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan en dat kan drijven, wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt gedurende de tijd dat het op de zeebodem rust.*

Artikel 751

- 1. Indien een vordering als genoemd in artikel 752 wordt gericht tegen enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de reder of de hulpverlener in beginsel aansprakelijk is, heeft deze persoon de in deze titel verleende bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid.*
- 2. De verzekeraar van de aansprakelijkheid voor vorderingen, waarvoor op grond van deze titel beperking van aansprakelijkheid mogelijk is, kan zich in dezelfde mate als zijn verzekerde op die beperking beroepen.*

Artikel 752

- 1. Onder voorbehoud van de artikelen 753 en 754 bestaat de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid voor de hierna genoemde vorderingen ingesteld hetzij op grond van overeenkomst, hetzij buiten overeenkomst en zelfs wanneer de aansprakelijkheid uitsluitend voortvloeit uit eigendom of bezit van of een voorrecht op het schip of uit het feit, dat dit onder hoede of toezicht is van hem die zich op de beperking van aansprakelijkheid beroept:*
 - a. vorderingen terzake van dood of letsel, dan wel terzake van verlies van of schade aan zaken (met inbegrip van schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen of hulpmiddelen voor de scheepvaart), opgekomen aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening, alsmede voor vorderingen terzake van schade tengevolge van een of ander;*
 - b. vorderingen terzake van schade ontstaan door vertraging bij het vervoer over zee van lading, reizigers of hun bagage;*
 - c. vorderingen terzake van andere schade ontstaan door inbreuk op enig niet op overeenkomst gegrond vermogensrecht en opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening;*
 - d. vorderingen terzake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een zee- of binnenschip dat is gezonken, schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is, met inbegrip van alles wat aan boord van zulk een schip is of is geweest;*

e. vorderingen terzake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;
f. vorderingen van een persoon terzake van maatregelen genomen om schade te voorkomen of te verminderen voor welke schade de daarvoor aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid op grond van deze titel zou kunnen beperken, alsmede voor vorderingen terzake van verdere schade door zulke maatregelen geleden, één en ander echter met uitzondering van dusdanige vorderingen van deze aansprakelijke persoon zelf.

2. Aansprakelijkheid voor de in het eerste lid genoemde vorderingen kan worden beperkt, ook indien deze, al dan niet op grond van een overeenkomst, zijn ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. De aansprakelijkheid voor de vorderingen in het eerste lid genoemd onder d, e of f, kan echter niet worden beperkt voor zover deze vorderingen betrekking hebben op een vergoeding verschuldigd op grond van een overeenkomst met de aansprakelijke persoon.

Artikel 753

1. Deze titel is niet van toepassing op:

- a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van, indien van toepassing, een vordering terzake van een bijzondere vergoeding als bedoeld in artikel 14 van het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Trb. 1990, 109) zoals nadien gewijzigd, of bijdrage in avarij-grosse;
- b. vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals deze zijn bedoeld in het op 29 november 1969 tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of in enige kracht van wet hebbende wijziging van dat Verdrag of Protocol daarbij;
- c. vorderingen onderworpen aan enig internationaal verdrag of enige wet, die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt;
- d. vorderingen tegen de exploitant van een nucleair schip terzake van kernschade;
- e. vorderingen uit hoofde van arbeidsovereenkomst tegen de reder of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtverkrijgenden voor zover deze vorderingen werkzaamheden betreffen in verband met het schip of de hulpverlening, al naar gelang de aansprakelijkheid van de reder of de hulpverlener voor deze vorderingen uit hoofde van de op de arbeidsovereenkomst toepasselijke wet niet of slechts tot een hoger bedrag dan op grond van deze titel het geval ware, kan worden beperkt.

2. Wanneer iemand die op grond van deze titel bevoegd is zijn aansprakelijkheid te beperken, gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken, die voortkomt uit hetzelfde voorval, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en wordt de beperking van aansprakelijkheid slechts toegepast op het daarna mogelijkterwijs overblijvende saldo.

Artikel 754

Niemand is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen is dat de schade is ontstaan door zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 755

1. Onverminderd het in het tweede lid bepaalde, kan de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 756 die naar aanleiding van éézelfde voorval zijn ontstaan als volgt worden beperkt:

- a. voor vorderingen die niet zijn vorderingen als bedoeld in artikel 752, eerste lid, onder d of e, tot het bedrag bepaald op grond van artikel 6, eerste lid, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 3 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amendingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996; en
- b. voor vorderingen bedoeld in artikel 752, eerste lid, onder d of e (wrakkenfonds), tot het bedrag bepaald op grond van artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand

gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 3 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996.

2. Bij algemene maatregel van bestuur wordt het bedrag vastgesteld waartoe de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel kan worden beperkt voor schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak zijn bestemd tot het vervoer van personen en waarvan de tonnage niet groter is dan 300, waarbij dat bedrag voor vorderingen bedoeld in artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, op een lager aantal rekeneenheden kan worden gesteld dan is bepaald in genoemd artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, onder 1.

3. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van een hulpverlener aan een schip die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of die werkzaamheden uitsluitend verricht op het schip waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent, kan worden beperkt, wordt berekend naar een tonnage van 1500 ton.

4. Voor de toepassing van deze titel wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.

5. Op verzoek van de eigenaar kan door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een verklaring worden afgegeven betreffende de bruto-tonnage van een schip, berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.

6. Deze verklaring wordt afgegeven tegen betaling van de kosten volgens een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen tarief.

7. Voor de toepassing van dit artikel en van artikel 756 wordt verstaan onder "Protocol van 1996": het op 2 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1997, 300).

Artikel 756

1. Wat betreft vorderingen ontstaan naar aanleiding van éénzelfde voorval terzake van dood of letsel van passagiers van een schip kan de reder zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag bepaald in artikel 7 van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 4 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996.

2. Onder vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers worden voor de toepassing van dit artikel verstaan dergelijke vorderingen ingediend naar aanleiding van een voorval overkomen aan enige persoon vervoerd aan boord van het schip

a. op grond van een overeenkomst tot het vervoer van reizigers;

b. die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren vergezelt, die worden vervoerd op grond van een overeenkomst tot goederenvervoer.

Artikel 757

Aan de bedragen vermeld in de artikelen 755 en 756 wordt toegevoegd de wettelijke rente berekend van de aanvang van de dag volgende op de dag van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering, tot de aanvang van de dag volgende op de dag waarop hij, die een verzoek tot beperking van zijn aansprakelijkheid indiende, voldeed aan een hem krachtens artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering opgelegd bevel.

Artikel 758

1. *De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld in artikel 755 geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen*

- a. de persoon of personen genoemd in het tweede lid van artikel 750 en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn, of*
- b. de reder van een schip die van dat schip uit hulp verleent, en de hulpverlener of hulpverleners die van dat schip uit hun werkzaamheden verricht of verrichten en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn, of*
- c. de hulpverlener of hulpverleners aan een schip die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of verrichten of die werkzaamheden verricht of verrichten uitsluitend op het schip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn.*

2. *De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld in artikel 756 geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen de persoon of de personen die in de in artikel 750, tweede lid, genoemde betrekking staan tot het in artikel 756 bedoelde schip, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn.*

Artikel 759

De rekeneenheid, genoemd in de artikelen 755 en 756, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen genoemd in de artikelen 755 en 756 worden omgerekend in Nederlands geld naar de koers van de dag waarop de schuldenaar voldoet aan een ingevolge artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gegeven bevel tot storting of andere zekerheidsstelling. De waarde van het Nederlandse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

4.466. Les Pays-Bas n'ont pas fait usage de la possibilité offerte par l'article 6.3 de la Convention LLMC d'accorder un statut prioritaire aux créances relatives aux dommages subis par les ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, par rapport aux autres créances s'agissant du fonds pour les dommages matériels⁹⁶⁰.

4.467. Pour les petits navires, les Pays-Bas appliquent la limite minimale pour la navigation intérieure, si bien que la même limite s'applique pour tous les bateaux de plaisance, qu'il s'agisse de navires destinés à la navigation en mer ou à la navigation intérieure⁹⁶¹.

4.468. Les Pays-Bas sont l'un des rares pays où la limitation de la responsabilité ne peut être invoquée que pour autant qu'un fonds ait été constitué (art. 8:750.1 et 8:1060.1 NBW). La limitation comme moyen de défense n'est donc pas autorisée. Le législateur néerlandais estime que la constitution d'un fonds doit être obligatoire parce qu'un créancier dont la demande est réduite doit avoir la certitude qu'en tout cas, cette demande sera satisfaite jusqu'au montant réduit⁹⁶². Le principe s'applique aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure.

4.469. Aux Pays-Bas, la procédure de limitation pour la navigation maritime comme pour la navigation intérieure⁹⁶³ est réglementée de manière détaillée par les articles 642a à 642z du Code de procédure civile (Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv)).

⁹⁶⁰ Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 79.

⁹⁶¹ Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 79.

⁹⁶² Voir Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 89-90; voir aussi Van Der Valk, T., « The Netherlands », in Griggs-Williams-Farr, (317), 321.

⁹⁶³ Voir art. 642a Rv. ; Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 106.

4.470. Le tribunal compétent pour une procédure en limitation de responsabilité est le tribunal du lieu où le navire est enregistré (Rotterdam, Amsterdam ou Groningue) ou, pour un navire néerlandais non-enregistré ou sur un navire étranger, le tribunal de Rotterdam (art. 642a Rv.)⁹⁶⁴. Comme la réglementation allemande, la réglementation néerlandaise de la compétence territoriale plaide en faveur du choix par la Belgique de la concentration de la compétence auprès d'un ou de plusieurs tribunaux belges possédant une expertise spécifique.

4.471. En droit néerlandais également, différentes phases peuvent être distinguées dans la procédure de limitation. Cleton distingue (1) la procédure préalable de constatation du montant ou des montants de la responsabilité limitée et les modalités de constitution du fonds par le débiteur, (2) la vérification des créances et, en cas de contestation, la constatation de la compétence de limitation de la responsabilité, et (3) le paiement aux créanciers vérifiés sur la base de l'état de répartition⁹⁶⁵.

4.472. Aux Pays-Bas, la procédure de liquidation est engagée au moyen d'une requête adressée au tribunal d'arrondissement. La requête est traitée à l'audience publique, dont les créanciers mentionnés dans la requête reçoivent une notification. En outre, une publication est déjà organisée au sujet de l'introduction de la requête, dans un ou plusieurs journaux (art. 642a Rv.). Une décision provisoire est prise au sujet de la limitation de responsabilité, dans laquelle le tribunal « ordonne »⁹⁶⁶ au requérant de constituer le fonds selon les modalités prescrites et où il désigne un liquidateur et un juge-commissaire. Durant cette phase, les créanciers ne peuvent pas encore contester le droit du requérant à la limitation de sa responsabilité. L'effet de l'ordonnance ne peut être suspendu par une juridiction supérieure. Une fois que les sommes ont été payées ou que la sûreté a été constituée, le tribunal délivre une déclaration indiquant que le fonds a été constitué (art. 642c Rv.). Sur la base de l'article 642y, alinéa 2, en principe, des recours peuvent être introduits contre les ordonnances du tribunal par le débiteur et par les créanciers ayant comparu⁹⁶⁷.

4.473. Lorsqu'un fonds de limitation est constitué, le constituant du fonds peut demander la mainlevée des saisies et la restitution des sûretés, et dans certains cas, le juge est tenu d'y donner suite (voir en particulier l'art. 13.2 LLMC et l'art. 13.2 CLNI). L'article 642e Rv. prévoit cependant des conditions relatives à l'expiration du délai pour utiliser les recours et pour contester le droit du débiteur à limiter sa responsabilité. Le texte de loi s'énonce en effet comme suit⁹⁶⁸:

1. Indien na toewijzing van een op artikel 750 of artikel 751 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geground verzoek geen der schuldeisers binnen de in artikel 642g genoemde termijn betwist heeft, dat de schuldenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken, dan wel omtrent een zodanige betwisting onherroepelijk afwijzend is beslist en een fonds is gesteld ten aanzien waarvan de rechtbank een verklaring als bedoeld in het zesde lid van artikel 642c heeft afgegeven en dat werkelijk ten bate van de schuldeiser beschikbaar is alsmede de schuldeiser zijn vordering op het fonds in rechte geldend kan maken, kan de

⁹⁶⁴ Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 131-132; Van Der Valk, T., « The Netherlands », in Griggs-Williams-Farr, (317), 323.

⁹⁶⁵ Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 131.

⁹⁶⁶ Le terme « beveelt » (« ordonne ») est utilisé dans l'art. 642c.2 Rv. À l'art. 642a.1 Rv., il est fait également allusion au fait d'ordonner (« bevelen ») d'engager une procédure de constitution du fonds. Sur la terminologie comparable dans la loi maritime belge, voir *supra*, n° 4.380.

⁹⁶⁷ Pour un aperçu de la phase de procédure en question, voir Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 131-135; Van Der Valk, T., « The Netherlands », *o.c.*, 324.

⁹⁶⁸ Voir aussi Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 135-136; Van Der Valk, T., « The Netherlands », *o.c.*, 321.

rechter op verzoek van hem te wiens behoeve het fonds is gesteld de opheffing van beslagen die ter zake van de vorderingen waarvoor het fonds is gesteld, zijn gelegd, dan wel de teruggave van te dier zake gegeven zekerheid bevelen.

2. Indien aan de in het eerste lid gestelde vereisten is voldaan, zal de rechter op een verzoek als in het eerste lid bedoeld een bevel als in dat lid bedoeld geven, wanneer het fonds is gesteld

a. in de haven waar het ongeval waaruit aansprakelijkheid is voortgevloeid, plaats vond, of wanneer dit ongeval niet in een haven plaats vond, in de eerste haven welke het schip daarna aanliep, of

b. in de haven van ontschepping van de betrokkene persoon, indien de schade is voortgevloeid uit dood of letsel van personen, of

c. met betrekking tot beschadigde lading in de haven van lossing, of

d. in de Staat waarin het beslag is gelegd.

3. Het eerste of tweede lid van dit artikel vindt slechts toepassing indien het fonds aan de schuldeiser, wat zijn vordering betreft, vrij kan worden overgemaakt.

4. Indien ten aanzien van een op artikel 1060 of artikel 1061 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek gegrond verzoek aan de in het eerste lid gestelde vereisten is voldaan, geeft de rechtbank op een verzoek als in het eerste lid bedoeld een bevel als in dat lid bedoeld.

Même si cette réglementation est inspirée par un souci compréhensible de protéger les intérêts des créanciers⁹⁶⁹, la solution néerlandaise semble aller un peu loin. Dans des cas exceptionnels, la mainlevée peut attendre, mais un report automatique de la mainlevée paraît manifestement contraire à l'esprit de la Convention LLMC⁹⁷⁰.

4.474. L'article 642f Rv. stipule que les procédures qui ont déjà été introduites par les créanciers contre le constituant du fonds sont suspendues après la constitution du fonds de limitation à l'initiative du constituant du fonds. Le constituant du fonds y aura tout intérêt, étant donné qu'il ne peut plus invoquer la limitation de sa responsabilité contre le créancier en question lorsqu'il ne fait pas appel de la suspension de la procédure (art. 642f.4 Rv.). Il s'agit bien entendu ici exclusivement des procédures introduites aux Pays-Bas⁹⁷¹.

4.475. Les règles de procédure déterminent notamment aussi les modalités selon lesquelles les créanciers sont invités à introduire leurs créances, les conséquences de l'introduction, la procédure pour l'éventuelle contestation des créances et la procédure pour l'établissement de l'état de répartition, ainsi que l'opposition éventuelle contre l'état de répartition⁹⁷².

4.476. L'art. 642s.2 Rv. indique que lorsqu'il est irrévocablement décidé que le débiteur ne peut pas limiter sa responsabilité, le liquidateur ne peut restituer les montants versés au constituant du fonds qu'à l'expiration d'un délai d'attente d'un mois après que le jugement en question a acquis force de chose jugée. Les créanciers ont donc la possibilité de prendre des mesures conservatoires, comme une saisie-arrêt conservatoire sur les fonds à restituer⁹⁷³. Cette problématique n'est pas réglementée dans la Loi Maritime et mérite une attention particulière dans le Code belge de la navigation⁹⁷⁴.

4.477. L'art. 642x.1 Rv. offre une base pour constater un état provisoire de répartition⁹⁷⁵. Une telle réglementation fait également défaut dans la Loi Maritime belge⁹⁷⁶.

⁹⁶⁹ Voir aussi *supra*, n° 4.382 en 4.409 à propos de la directive 7 des CMI Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law.

⁹⁷⁰ Dans le même sens Stevens Bva, 157, n° 312, vn. 708.

⁹⁷¹ Voir Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 133 en 136.

⁹⁷² Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 137-139.

⁹⁷³ Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 139.

⁹⁷⁴ Voir déjà *supra*, n° 4.383.

⁹⁷⁵ Voir Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 139.

4.478. En ce qui concerne la navigation intérieure, les Pays-Bas sont liés par la Convention CLNI et le Livre 8 du Code civil contient un titre 12 distinct, basé sur cette convention, et comprenant les articles 1060 à 1066.

Les articles en question s'énoncent comme suit:

Titel 12. Beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen

Artikel 1060

1. *De eigenaar van een binnenschip en de hulpverlener kunnen door het stellen van één of meer fondsen als bedoeld in artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 1062 genoemde vorderingen.*
2. *Onder eigenaar worden in deze titel mede verstaan de bevrachter, de huurder en de beheerder van een binnenschip met inbegrip van degene in wiens handen de exploitatie van een binnenschip is gelegd.*
3. *Onder hulpverlener wordt in deze titel een ieder verstaan die werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met hulpverlening, waaronder in deze titel mede worden verstaan de in artikel 1062, eerste lid, onder d, e en f, genoemde werkzaamheden of maatregelen.*
4. *Onder binnenschepen worden in deze titel mede verstaan draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, baggermolens, drijvende kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen, pontons of materiaal van soortgelijke aard, die voldoen aan de in de artikelen 1 en 3 van dit boek ten aanzien van binnenschepen vermelde vereisten.*
5. *Een binnenschip in aanbouw wordt voor de toepassing van deze titel mede als binnenschip aangemerkt van het ogenblik af dat de stapelloop aanvangt. Een luchtkussenvoertuig wordt voor de toepassing van deze titel niet als binnenschip aangemerkt.*

Artikel 1061

1. *Indien een vordering als genoemd in artikel 1062 wordt gericht tegen enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de eigenaar of de hulpverlener in beginsel aansprakelijk is, heeft deze persoon de in deze titel verleende bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid.*
2. *De verzekeraar van de aansprakelijkheid voor vorderingen, waarvoor op grond van deze titel beperking van aansprakelijkheid mogelijk is, kan zich in dezelfde mate als zijn verzekerde op die beperking beroepen.*

Artikel 1062

1. *Onder voorbehoud van de artikelen 1063 en 1064 bestaat de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid voor de hierna genoemde vorderingen ingesteld hetzij op grond van overeenkomst, hetzij buiten overeenkomst en zelfs wanneer de aansprakelijkheid uitsluitend voortvloeit uit eigendom of bezit van of een voorrecht op het schip of uit het feit, dat dit onder hoede of toezicht is van hem die zich op de beperking van aansprakelijkheid beroept:*
 - a. *vorderingen terzake van dood of letsel, dan wel terzake van verlies van of schade aan zaken (met inbegrip van schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen voor de scheepvaart), opgekomen aan boord van het binnenschip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het binnenschip of met werkzaamheden ter hulpverlening, alsmede voor vorderingen terzake van schade tengevolge van een of ander;*
 - b. *vorderingen terzake van schade ontstaan door vertraging bij het vervoer van lading, reizigers of hun bagage;*
 - c. *vorderingen terzake van andere schade ontstaan door inbreuk op enig niet op overeenkomst gegrond vermogensrecht en opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het binnenschip of met werkzaamheden ter hulpverlening;*

⁹⁷⁶ Voir *supra*, n° 4.391.

d. vorderingen terzake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een zee- of binnenschip dat is gezonken, schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is, met inbegrip van alles wat aan boord van zulke een schip is of is geweest;

e. vorderingen terzake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het binnenschip;

f. vorderingen van een persoon terzake van maatregelen genomen om schade te voorkomen of te verminderen voor welke schade de daarvoor aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid op grond van deze titel zou kunnen beperken, alsmede voor vorderingen terzake van verdere schade door zulke maatregelen geleden, één en ander echter met uitzondering van dusdanige vorderingen van deze aansprakelijke persoon zelf.

2. Aansprakelijkheid voor de in het eerste lid genoemde vorderingen kan worden beperkt, ook indien deze, al dan niet op grond van een overeenkomst, zijn ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. De aansprakelijkheid voor de vorderingen in het eerste lid genoemd onder d, e of f, kan echter niet worden beperkt voor zover deze vorderingen betrekking hebben op een vergoeding verschuldigd op grond van een overeenkomst met de aansprakelijke persoon.

Artikel 1063

1. Deze titel is niet van toepassing op:

a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening of bijdrage in avarij-grosse;

b. vorderingen onderworpen aan enig internationaal verdrag of enige wet, die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt;

c. vorderingen tegen de exploitant van een nucleair binnenschip terzake van kernschade;

d. vorderingen uit hoofde van arbeidsovereenkomst tegen de eigenaar of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtverkrijgenden voor zover deze vorderingen werkzaamheden betreffen in verband met het binnenschip of de hulpverlening, al naar gelang de aansprakelijkheid van de eigenaar of de hulpverlener voor deze vorderingen uit hoofde van de op de arbeidsovereenkomst toepasselijke wet niet of slechts tot een hoger bedrag dan op grond van deze titel het geval ware, kan worden beperkt.

2. Wanneer iemand die op grond van deze titel bevoegd is zijn aansprakelijkheid te beperken, gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken, die voortkomt uit hetzelfde voorval, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en wordt de beperking van aansprakelijkheid slechts toegepast op het daarna mogelijkernvijs overblijvende saldo.

Artikel 1064

Niemand is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen is dat de schade is ontstaan door zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 1065

Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel voor vorderingen, naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstaan, kan worden beperkt (het bedrag van het fonds), wordt berekend naar bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen maatstaven welke verschillend kunnen zijn voor verschillende soorten schepen en voor een hulpverlener. Daarbij kunnen met betrekking tot de in artikel 1062, eerste lid, bedoelde vorderingen verschillende fondsen worden voorzien.

Artikel 1066

1. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld krachtens de in artikel 1065 bedoelde algemene maatregel van bestuur geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen, die niet zijn vorderingen als bedoeld in het tweede lid, gericht tegen

a. de persoon of personen genoemd in het tweede lid van artikel 1060 en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn, of

b. de eigenaar van een binnenschip die van dat schip uit hulp verleent, en de hulpverlener of hulpverleners die van dat schip uit hun werkzaamheden verricht of verrichten en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn, of

c. de hulpverlener of hulpverleners aan een binnenschip die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of verrichten of die werkzaamheden verricht of verrichten uitsluitend op het binnenschip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn.

2. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld krachtens de in artikel 1065 bedoelde algemene maatregel van bestuur voor vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers van een binnenschip geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen de persoon of de personen die in de in artikel 1060, tweede lid, genoemde betrekking staan tot dat schip, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn.

Les limites de responsabilité sont établies dans une mesure d'administration générale⁹⁷⁷, et non pas dans la loi. Ce choix se justifie parce qu'il permet plus facilement de procéder à des modifications⁹⁷⁸.

Les Pays-Bas ont émis des réserves quant à l'application de la Convention CLNI dans le cas de créances relatives à la pollution des eaux et à des produits dangereux. Des montants de limitation distincts sont en vigueur à cet égard. Les Pays-Bas ne font pas d'exception pour les bateaux de plaisance et les bâtiments non commerciaux. Ce n'est pas non plus le cas des créances relatives à l'enlèvement d'épaves.

Les dispositions procédurales néerlandaises s'appliquent aussi bien à la navigation maritime qu'à la navigation intérieure.

Dans la navigation intérieure également, la limitation de responsabilité n'est pas possible sans constitution de fonds.

- AUTRES PAYS

4.479. En raison du large succès international de la Convention LLMC et des variations limitées quant à l'interprétation de la marge de manoeuvre nationale laissée par la convention, il n'est pas nécessaire d'ajouter encore de nombreux autres éléments de droit comparé à ce qui précède.

Il existe d'ailleurs des pays qui ne sont pas liés par la Convention LLMC, mais qui ont néanmoins harmonisé leur législation nationale en fonction de ladite convention. Bien que le Canada ait signé aussi bien la Convention LLMC que le Protocole du 2 mai 1996, ce pays n'a ratifié aucun de ces instruments. Les dispositions de la Convention LLMC et du Protocole du 2 mai 1996 ont pourtant été reprises moyennant quelques modifications dans la *Maritime Liability Act*⁹⁷⁹.

4.480. Cependant, la Section 181 du Code maritime norvégien est intéressante en ce qui concerne l'applicabilité du régime de limitation aux navires d'État et aux navires de forage:

Section 181 Warships, drilling vessels, etc.

The limits of liability for warships and other ships engaged in non-commercial State activities, cf. Section 175 nos. 2 and 3 and Section 175a, shall in no case be calculated according to a tonnage lower than

⁹⁷⁷ À savoir dans l'arrêté du 29 novembre 1996 pris en exécution de l'article 1065 du livre 8 du Code civil.

⁹⁷⁸ Voir Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 106.

⁹⁷⁹ Gold-Chircop-Kindred, 721-722.

5.000 tons. The right to limitation of liability does not extend to claims relating to damage or loss due to the particular characteristics or use of warships. The same applies correspondingly to damage or loss caused by other ships being used in non-commercial State activities. The provisions of this paragraph do not apply to ships mainly used in ice-breaking or salvage.

With regard to ships built or equipped to drill for subsea natural resources, the limits of liability according to Section 175 nos. 2 and 3 shall regardless of the size of the vessel be 36 million SDR and the limits of liability according to Section 175a 60 million SDR for claims arising from damage or loss caused while the vessel is used in drilling operations.

4.481. En matière de procédure également, dans les autres pays, il n'existe manifestement que des variations sur les mêmes thèmes.

C'est pourquoi il peut suffire ici de mentionner quelques éléments de la procédure norvégienne de limitation, réglemantée dans le Code maritime norvégien (Sections 177-180 et 231-245).

Il convient au préalable de souligner qu'en Norvège également, l'invocation de la limitation n'est pas tributaire de la constitution d'un fonds⁹⁸⁰. Le Code régleme explicitement ce point dans les termes suivants:

Section 180 Limitation of Liability without Constituting a Limitation Fund

Limitation of liability can be invoked although no limitation fund has been constituted.

In actions concerning claims which are subject to limitation, the Court shall in applying the provisions of the present Chapter only consider those claims which are brought before it.

If a liable party argues that other claims subject to limitation to the same amount should also be taken into account, a reservation concerning limitation of liability in consequence of such claims shall be made in the judgment.

A judgment without a reservation according to the second paragraph can be enforced when it is final. If the judgment does contain such a reservation, it can nevertheless be enforced unless a limitation fund is constituted and the Court finds cause to deny the application for enforcement pursuant to Section 178.

The parties can leave the calculation and distribution of the limitation amount to an average adjuster. Disputes as to the correctness of an average adjuster's decisions can be brought before the Courts.

À propos de la constitution d'un fonds de limitation et de ses conséquences, il est d'abord précisé ce qui suit:

Section 177 Limitation Fund and Limitation Actions

If in this country suit has been brought or arrest or other enforcement proceedings are applied for in connection with a claim which by its nature is subject to limitation, a limitation fund may be constituted at the Court in question.

The fund shall be regarded as constituted with effect for all persons who can claim the same limit of liability, and to meet only those claims to which the limit applies.

After the fund has been constituted, only the person who constituted it, his or her liability insurer, and persons with claims the payment of which can be demanded from the fund, can bring suit to have decided the questions of liability for each individual claim, the right to limitation of liability, the limitation amount, and distribution of the fund (limitation action). Separate suits concerning these questions can not be brought in this country when the fund has been constituted.

More detailed provisions relating to limitation funds and limitation actions are laid down in Chapter 12.

⁹⁸⁰ Falkanger-Bull-Brautaset, 198.

Section 178 Legal Effects of the Constitution of a Limitation Fund

- 1) *A claimant against a limitation fund constituted according to Section 177 or according to corresponding provisions of another Convention State can not in respect of that claim apply for arrest or other enforcement proceedings in respect of ships or other property belonging to anyone on whose behalf the fund was constituted and who is entitled to limitation of liability.*
- 2) *After a limitation fund has been constituted in this country or in Denmark, Finland or Sweden, arrest or other enforcement proceedings in respect of ships or other property belonging to a person on whose behalf the fund was constituted and who is entitled to limitation of liability can not be carried out in connection with claims payment of which can be demanded from the fund, but see the first period of the third paragraph of Section 180. If an enforcement measure already has been effected, it shall be annulled. Security given to avoid or dismiss enforcement proceedings shall be released.*
- 3) *If the fund has been constituted in another Convention State, the Court may refuse an application for arrest or other enforcement proceedings, annul enforcement measures that have been effected, or release security which has been posted. The Court shall refuse the application, annul measures which have been effected after the constitution of the fund, and release security posted after that time, if the fund has been constituted in*
 - a) *the port where the event giving grounds for liability occurred or, if it did not occur in a port, in the ship's first port of call after the event, or*
 - b) *the port of disembarkation, in so far as the claim relates to personal injury sustained by anyone on board the ship, or c) the port of discharge, in so far as the claim relates to damage to the ship's cargo.*
- 4) *The provisions of subparagraphs 1 to 3 can be given corresponding application if it is shown that a limitation fund constituted in a State which is not a Convention State can be considered equivalent to a limitation fund as mentioned in Section 177.*
- 5) *The provisions of the present Section only apply if the claimant is entitled to bring claims against the fund with the Court which administers it, and provided the fund is actually accessible and freely transferable for the recovery of the claim.*
- 6) *The jurisdiction seized by means of arrest or the posting of security is not lost because of the arrest being dismissed or the security released according to the provisions of subparagraphs 2, 3 or 4.*

Sur la base de la section 234, à la requête du constituant du fonds, une décision (*kjennelse*) peut être prise par le tribunal au sujet de la constitution du fonds, dans laquelle le montant du fonds est établi et qui décide si la garantie offerte est acceptable. Lorsqu'il appert de la décision que le paiement a déjà eu lieu ou que la garantie a déjà été fournie, le fonds est considéré comme déjà constitué le jour de la décision. Sinon, le fonds n'est estimé constitué qu'au jour du paiement ou de l'octroi de la garantie⁹⁸¹. Il est possible d'introduire un recours contre la décision.

La section 235 contient des règles sur la publication de la constitution du fonds au journal officiel et dans d'autres publications (éventuellement à l'étranger) ainsi que sur le délai qui est donné aux créanciers pour qu'ils introduisent leurs créances. Le constituant du fonds et tous les créanciers connus en reçoivent également notification par lettre recommandée⁹⁸².

En vertu de la Section 236, « [i]f practical reasons so indicate », un avocat ou un autre expert peuvent être désignés comme *administrator* du fonds de limitation⁹⁸³.

Le fonds peut être réparti, soit après un accord du constituant du fonds et de tous les créanciers mentionnés, soit aux termes de *limitation proceedings* sur les contestations éventuelles (Sections 239-244). Durant les procédures, le tribunal peut autoriser des répartitions partielles pour les créances qui ont déjà été constatées (Section 243). Même s'il s'avérait que le constituant du fonds n'est pas

⁹⁸¹ Voir aussi Falkanger-Bull-Brautaset, 198.

⁹⁸² Voir aussi Lund, H.S. et Gjelsten, G.K., « Norway », in Griggs-Williams-Farr, (343), 349.

⁹⁸³ Voir aussi Lund, H.S. et Gjelsten, G.K., « Norway », in Griggs-Williams-Farr, (343), 349.

en droit de limiter sa responsabilité, le fonds serait malgré tout réparti entre les créanciers. Dans ce cas, le tribunal, sur demande, peut prononcer un jugement exécutoire pour la partie subsistante de la créance (Section 244, troisième alinéa). Cette réglementation est intéressante dans la perspective de la rédaction du Code belge de la navigation.

Les créances introduites tardivement ne peuvent, en cas de répartition judiciaire du fonds, recevoir une partie du fonds que lorsque le tribunal a réservé à cette fin dans le partage une partie du fonds (Sections 238 et 244, deuxième alinéa). Lorsque le fonds est réparti à l'amiable, le créancier qui a introduit tardivement sa créance auprès du fonds peut encore chercher à obtenir une condamnation selon la procédure normale⁹⁸⁴. Cette réglementation constitue également une source d'inspiration utile.

D) CRITIQUES À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

4.482. Lors de la première consultation publique, un appui général s'est exprimé en faveur du maintien de l'application de la Convention LLMC en Belgique. En appliquant plus cette convention, la Belgique se distancierait de la pratique internationale. L'URAB a indiqué en outre qu'en l'absence d'un règlement légal de limitation, l'utilisation de sociétés ne possédant qu'un seul navire se trouverait encouragée.

4.483. Il a déjà été fait rapport ailleurs sur les résultats de la première consultation relative à l'intégration des conventions internationales dans le nouveau Code belge⁹⁸⁵.

L'URAB s'est déclarée en faveur de la reprise des conventions de limitation en vigueur dans des arrêtés d'exécution du Code belge de la navigation. Cela permettrait de procéder ainsi simplement aux adaptations nécessaires a également fait allusion à l'intégration malheureuse de l'article 54 dans la Loi Maritime⁹⁸⁶.

L'ABDM a fait remarquer que la Belgique devrait adhérer au Protocole LLMC de 1996.

4.484. En ce qui concerne la navigation intérieure, l'ABDM a déploré les niveaux très bas des seuils de responsabilité et le fait que la Belgique ne suive pas le régime de la CLNI. Cette situation entraînerait des démarches d'« évasion » à l'étranger, ce qui n'est pas souhaitable. Elle a également fait part de son incompréhension quand au fait que contrairement aux navires de mer, un seul fonds puisse être constitué pour toutes les responsabilités relativement aux bâtiments destinés à la navigation intérieure.

4.485. Le Livre vert n'avait pas posé de questions distinctes sur la procédure de limitation. Lors de la première consultation, la réglementation en question n'a dès lors que peu ou pas suscité l'attention. Au sein de l'ABDM, il a cependant été fait allusion au renvoi, dans la Loi Maritime, un des dispositions abrogées de la loi sur les faillites et la question a été posée de l'amélioration qui consisterait en l'adoption d'un statut légal spécifique. Suite à des contacts informels avec des magistrats et des avocats, une révision de l'actuelle réglementation légale a ensuite rencontré un clair soutien de principe.

⁹⁸⁴ Falkanger-Bull-Brautaset, 199.

⁹⁸⁵ Voir Livre bleu 1, 95-96, n° 1.87 et l'analyse qui suit.

⁹⁸⁶ Sur ce dernier point, voir *supra*, n° 4.10, 4.13, 4.189 et 4.354.

4.486. Au sein de l'ABDM, de vives critiques se sont fait entendre concernant la loi sur les épaves et le régime spécial de limitation qui y figure. Il sera revenu sur cette question dans le cadre de la préparation du volet de droit public de l'ébauche de Code belge de la navigation.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

4.487. Force est tout d'abord de constater que durant la première consultation, aucune partie intéressée n'a remis en question le principe de la limitation de la responsabilité en droit maritime.

4.488. S'agissant du soubassement politiques et de la nécessité de cette limitation – considérée comme « l'institution la plus originale du droit maritime »⁹⁸⁷ – il existe une littérature internationale très importante⁹⁸⁸.

Il en résulte que l'actuelle réglementation internationale de la limitation n'est pas exempte de critiques de principe aux yeux de la doctrine⁹⁸⁹. Il avait été remarqué à l'occasion de l'introduction de la Convention LLMC de 1976 que le relèvement toujours plus important des limites de responsabilité ébranlait l'ensemble du système de limitation de la responsabilité⁹⁹⁰, et plus récemment, Vialard, un auteur faisant autorité, évoquait « le caractère dérisoire des plafonds », « un privilège de caste », « le dogme théologique qu'un risque illimité est inassurable », et, étant donné que le Protocole LLMC de 1996 ne prévoyait de majoration des montants de limitation que pour compenser la dépréciation monétaire, il a vu dans ce dernier instrument un « progrès de pure façade ». Le même commentateur juge très dérangeant le fait que le droit à la limitation de la responsabilité ne constitue pas une mesure pour encourager l'activité des armateurs, mais « un privilège des corporations maritimes ou para-maritimes ». Comme les créanciers se sont efforcés de plus en plus d'adresser leurs créances aux débiteurs n'ayant pas droit à la limitation, ces derniers exigent systématiquement leur propre droit à la limitation, sans quoi, affirment-ils, la pérennité de leurs activités serait compromise. L'élargissement systématique du cercle des bénéficiaires de la limitation est, selon Vialard, injustifié⁹⁹¹.

4.489. Comme l'option politique qui se trouve à la base de l'ébauche de code belge de la navigation consiste à ne pas écarter inutilement le droit belge de la navigation des règles internationales courantes⁹⁹², et comme la limitation de la responsabilité est très élargie, que la Convention LLMC qui est contraignante pour la Belgique et dans presque tous les pays voisins est très largement appliqué et que, durant la première consultation, aucune voix dissidente ne s'est fait entendre, il suffira ici de conclure qu'il n'existe aucune raison suffisante pour que la Belgique doive se distancier du régime établi dans la Convention LLMC. Bien entendu, la Belgique doit également rester liée par le Protocole LLMC de 1996.

4.490. En ce qui concerne la marge de manœuvre laissée aux législateurs nationaux par la Convention LLMC, les choix suivants s'imposent à la lumière des conclusions esquissées ci-dessus:

⁹⁸⁷ Bonassies-Scapel, 276-277, n° 402.

⁹⁸⁸ Pour un aperçu clair, avec de nombreuses références, voir Stevens Bva, 30 et ss., n° 69 et ss.; vgl. e.a. Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 6-9; Mandaraka-Sheppard, 877-879; Puttfarken, 362-368, n° 868-877.

⁹⁸⁹ Pour une approche belge intéressante plus ancienne, voir Moors, K., « Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd », *RW* 1953-54, 297-318; compar. pour la France Rodière, R., « La limitation de responsabilité du propriétaire de navires », *DMF* 1973, 259-267.

⁹⁹⁰ Roland, R., « Zeerecht in beweging », *RHA* 1992, (247), 253.

⁹⁹¹ Vialard, A., « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle », *DMF* 2009, 21-28.

⁹⁹² Voir encore une fois Livre bleu 1, e.a. 44, n° 1.26.

- 1° réduction significative des limites de responsabilité pour les navires de mer de moins de 300 tonnes;
- 2° pour la navigation intérieure, passage à la Convention CLNI⁹⁹³;
- 3° en ce qui concerne le régime des priorités et des moyens d'action pour les administrations des voies navigables et des ports, transfert de la politique en la matière aux autorités législatives régionales;
- 4° absence de modification pour ce qui concerne l'application à des situations nationales, aux plates-formes de forage et aux hydroglisseurs.

Pour la réglementation relative aux épaves, il est renvoyé aux propositions figurant dans le livre consacré au droit public que dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

4.491. S'agissant de la navigation intérieure, il est en effet préférable que la Belgique adopte le régime de la Convention CLNI.

Ce choix s'impose pour les raisons suivantes:

- 1° la Belgique a signé la Convention CLNI mais ensuite ne l'a pas ratifiée, ce qui a suscité de vives critiques internationales⁹⁹⁴;
- 2° pour un certain nombre de types de navires, les montants de limitation actuels en Belgique, en comparaison de ceux prévu par le droit des pays voisins – et qui sont conformes à la Convention CLNI – sont peu élevés alors que pour d'autres types de navires, les limites belges sont fort élevées⁹⁹⁵; cette discordance avec la réglementation des pays voisins ne peut être justifiée raisonnablement. Les limites de la Convention CLNI, qui n'ont jamais été adaptées en fonction de la dépréciation monétaire, sont d'ailleurs elles-mêmes considérées depuis comme trop basses: elles peuvent être assurables sans aucun problème;
- 3° excepté la France, où il n'existe aucune possibilité de limitation, tous les pays voisins suivent la Convention CLNI;
- 4° à l'avenir, le champ d'application de la Convention CLNI pourrait s'étendre à toute l'Europe⁹⁹⁶, ce qui rendrait le droit en vigueur en Belgique d'autant plus différents de la pratique internationale courante, ce qui n'est pas souhaité;
- 5° la Convention CLNI contient un régime actuel qui n'est pas essentiellement éloigné de celui de la Convention LLMC, mais qui est adapté aux spécificités de la navigation intérieure;
- 6° l'adhésion à la Convention CLNI a été soutenu lors de la première consultation menée à l'aide du Livre vert⁹⁹⁷;
- 7° l'intégration de la Convention CLNI dans le code belge de la navigation permet d'améliorer la qualité de la technique législative et en particulier la transparence de la réglementation.

4.492. Dans l'interprétation de la marge de manœuvre que la Convention CLNI laisse au niveau national, les éléments généraux suivants ont été retenus comme points de départ: (1) en raison de la faisabilité et de la prévisibilité de la législation et à la lumière également du principe d'égalité, une harmonisation maximale entre les régimes pour les navires de mer et pour les bâtiments destinés à la navigation intérieure et (2) là où cela s'avère possible, pertinent et justifié sur le plan du contenu, l'harmonisation avec l'étranger, en particulier l'Allemagne et les Pays-Bas.

Les options qui précèdent conduisent aux solutions suivantes:

⁹⁹³ Voir à ce sujet plus amplement *infra*, n° 4.491 et ss.

⁹⁹⁴ Voir Van Hooydonk SVSMS, 176, n° 113.

⁹⁹⁵ Voir le tableau comparatif *supra*, n° 4.421 et 4.422. Il faut noter que les montants introduits en 1989 étaient à l'époque de 10 à 30 fois plus élevés que les montants en vigueur aujourd'hui (Tricot, L., « De wet betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen », *RHA* 1988, (167), 192).

⁹⁹⁶ Voir *supra*, n° 4.424.

⁹⁹⁷ Voir *supra*, n° 4.484.

1° le régime CLNI doit valoir pour toutes les voies navigables belges: il est absurde d'introduire des régimes de limitation distincts et des pays comme l'Allemagne et les Pays-Bas ont également légiféré dans ce sens;

2° aucune exception ne doit valoir pour les bateaux de plaisance et les bâtiments non commerciaux: cette large application traduit les options fondamentales qui sont à la base de l'ébauche de Code belge de la navigation⁹⁹⁸ et elle correspond également au droit allemand et au droit néerlandais, notamment;

3° il ne faut pas non plus introduire d'exception pour les allèges: dans les ports belges, de tels bâtiments ne présentent pas de caractéristiques techniques ou nautiques spécifiques et, dans le contexte de l'ébauche de Code belge de la navigation, il s'agit tout compte fait de navires (destinés à la navigation intérieure). L'exception en question ne semble pas non plus se rencontrer dans d'autres pays;

4° à la lumière de l'assimilation entre navigation maritime et navigation intérieure, du principe d'égalité et du droit allemand, notamment, la limitation pour les actions de subordonnés doit également être exclue dans la navigation intérieure;

5° dans la même perspective, il n'y a pas lieu d'introduire l'obligation de la constitution du fonds dans la navigation intérieure;

6° vu l'absence d'un régime international pour la navigation intérieure analogue à la Convention CLC, il n'y a pas lieu d'introduire un fonds de limitation distinct pour les actions concernant la pollution des eaux (comme aux Pays-Bas), ni, à l'inverse, d'exclure toute possibilité de limitation pour de telles actions (comme en Allemagne); la jurisprudence et la doctrine en vigueur en Belgique se fondent actuellement sur l'applicabilité des limites normales pour les dommages causés aux choses et personne en Belgique ne demande de modification pour l'instant;

7° de même, il n'y a pas lieu pour l'instant d'introduire un régime spécifique de limitations concernant le transport de produits dangereux;

8° s'agissant des petits navires de passagers, il n'y a pas de raison de s'écarter de la réglementation de base décrite dans la Convention CNLI; les Pays-Bas ne l'ont pas fait non plus.

Contrairement au droit belge actuel (voir article 1^{er}, § 2 de l'arrêté sur la limitation de la responsabilité), aucune exception ne doit être faite vis-à-vis des planches à voile et des autres engins de plage ou de récréation aquatique. Une telle exception ne concorderait pas non plus avec la conception large de la notion de navire utilisée dans l'ébauche de Code belge de la navigation⁹⁹⁹. Suite à cette conception une limitation pour le patrimoine flottant sera également possible.

L'introduction éventuelle de priorités pour les actions pour les dommages causés à l'infrastructure des voies navigables et des ports doit être laissée, en ce qui concerne la navigation intérieure, à l'initiative des autorités réglementaires régionales.

Excepté lorsque la Convention CLNI impose une dérogation, les règles de procédure pour la navigation maritime et la navigation intérieure doivent être les mêmes.

4.493. Conformément à l'option fondamentale qui se trouve à la base de la rédaction de l'ébauche de Code belge de la navigation et qui a été justifiée de manière détaillée ailleurs¹⁰⁰⁰, les dispositions tant de la Convention LLMC que de la Convention CLNI, indépendamment de leur effet direct, doivent être intégrées dans le nouveau Code.

⁹⁹⁸ Voir livre bleu 1, 180, n° 1.217 et les références qui s'y trouvent.

⁹⁹⁹ Voir plus amplement livre bleu 3.

¹⁰⁰⁰ Voir livre bleu 1, 94 et ss., n° 1.86 et ss.

4.494. Il a été exposé en détail ci-dessus en quoi les dispositions de la Convention LLMC et celles de la Convention CLNI concordent et en quoi elles divergent¹⁰⁰¹.

Compte tenu des convergences importantes qui ont été établies entre les conventions, il aurait été concevable de reprendre dans le Code belge de la navigation un régime uniforme, commun pour les navires de mer et les bâtiments destinés la navigation intérieure, en indiquant, en ce qui concerne ces derniers bâtiments, quelques règles dérogatoires, à savoir pour les matières pour lesquelles les dispositions de la Convention CLNI ne coïncident pas entièrement avec celles de la Convention LLMC.

Néanmoins, ce n'est pas pour cette méthode de travail que l'on a opté ci-après. Il y a quatre raisons à ce choix.

Tout d'abord la Convention CLNI constitue une version modifiée de la Convention LLMC pour tenir compte de la spécificité de la navigation intérieure. Les modifications sont globalement trop nombreuses. Beaucoup d'entre elles sont trop importantes pour pouvoir raisonnablement être reprises dans une simple disposition dérogatoire. D'autre part, les différences purement rédactionnelles sont plutôt insignifiantes sur le plan du contenu mais leur nombre élevé rend d'autant plus difficile le fait de travailler avec des dispositions dérogatoires. Du simple point de vue de la technique législative, il est recommandé de travailler avec deux réglementations distinctes.

Deuxièmement, une reprise intégrale distincte de la Convention CLNI, même si elle correspond en grande partie avec la Convention LLMC, permet de mieux faire connaître la réglementation, en particulier pour le secteur de la navigation intérieure, et de la rendre plus transparente. Cela permettra d'ailleurs de réaliser une amélioration par rapport au droit belge en vigueur, où le régime de la navigation intérieure apparaît comme un puzzle à reconstituer à partir de toute une série de dispositions éparpillées¹⁰⁰².

Tertio, d'autres pays également, dont l'Allemagne et les Pays-Bas, ont opté pour des réglementations légales autonomes pour la navigation maritime et la navigation intérieure.

Quarto, la méthode de travail choisie souligne la signification spécifique du droit de la navigation intérieure, qui est davantage qu'une version alternative du droit maritime.

4.495. Le choix de reprendre intégralement aussi bien la réglementation LLMC que la réglementation CLNI dans l'ébauche de Code belge de la navigation a un impact direct sur la rédaction de la version néerlandaise du texte de loi.

Le texte néerlandais de la Convention CLNI est authentique (art. 22), si bien qu'il doit inévitablement être repris sans aucune modification, en ce compris dans ses insuffisances rédactionnelles.

La version en néerlandais publiée en Belgique de la Convention LLMC n'est pas authentique (art. 23 de la Convention LLMC). Les versions françaises des conventions sont toutes les deux authentiques, tout comme, notamment, la version anglaise de la Convention LLMC et la version allemande de la Convention CLNI.

¹⁰⁰¹ Voir *supra*, n° 4.420.

¹⁰⁰² Voir *supra*, n° 4.352.

Pour que les dispositions en langue néerlandaise pour la navigation maritime et la navigation intérieure concordent le plus possible, il est préférable, en ce qui concerne la navigation intérieure, de reprendre les dispositions de la CLNI dans le texte de la loi et ensuite de faire en sorte que la traduction néerlandaise de la réglementation LLMC s'en rapproche le plus possible, même si cela conduit à un résultat moins réussi çà et là sur le plan rédactionnel¹⁰⁰³.

4.496. Pour obtenir une procédure de limitation plus équilibrée et plus sûre juridiquement, un certain nombre d'éléments qui ont trait spécifiquement à cette problématique doivent faire l'objet d'une réglementation nouvelle.

C'est ainsi que l'invocation de la limitation de la responsabilité comme moyen de défense doit être mieux encadrée par la législation.

Il faut en outre en venir à une réglementation claire des recours qui peuvent être utilisés contre la constitution du fonds et de l'effet suspensif ou non de ces recours par rapport aux conséquences juridiques de la constitution du fonds.

De plus, les conséquences de l'introduction de la procédure de limitation et de l'indication des créances doivent être déterminées de manière non équivoque.

Il convient de faire la clarté concernant les conséquences juridiques des déclarations tardives.

La loi doit également définir les conditions auxquelles les conclusions dans les décisions judiciaires qui ont été rendues sur le fond entre d'autres parties peuvent encore être attaquées.

En vue d'assurer un équilibre des intérêts sur le plan procédural, enfin, une réglementation adaptée est nécessaire s'agissant de la restitution du fonds au constituant du fonds lors de la dissolution.

4.497. En plus de l'insécurité juridique causée par les hiatus de la réglementation sur la limitation de la procédure figurant dans la Loi Maritime, cette réglementation est insuffisante sur le plan formel et de la technique législative.

Même s'il convient de ne pas tomber dans le défaut opposé que constitue une procédure excessivement détaillée (voir les critiques mentionnés plus haut à l'encontre du droit allemand¹⁰⁰⁴), la Loi Maritime semble être, de toutes les législations nationales examinées, la plus sommaire, tout en étant en outre entachée de nombreuses références inélégantes et surtout incommodes à une législation obsolète, voire formellement abrogée, sur les faillites, ainsi qu'au Code civil. Une telle technique de renvoi ne se retrouve d'ailleurs dans aucune des autres législations examinées.

Même si la procédure belge continue à présenter des analogies avec celle d'autres pays (notamment les procédures française et néerlandaise), notre réglementation légale est clairement marquée par le temps. Un rafraîchissement sur le plan de la légistique s'impose d'urgence. En outre, il est souhaitable de mieux faire concorder les règles de procédure belge avec la Convention LLMC et avec la Convention CLNI, mais aussi avec les directives sur la procédure de limitation du CMI de 2008.

4.498. L'approche organisationnelle actuelle de la procédure belge de limitation ne semble pas davantage satisfaisante.

¹⁰⁰³ Voir par ex. *infra*, n° 4.503.

¹⁰⁰⁴ Voir *supra*, n° 4.430.

En tenant compte des éléments fournis par le droit comparé¹⁰⁰⁵, la plus-value de l'intervention d'un juge-commissaire peut être remise en question. À la lumière des exemples étrangers et en vue de simplifier la procédure, il est préférable de ne pas prévoir cette intervention dans le Code belge de la navigation.

Même si dans d'autres pays, l'intervention d'un liquidateur a également été remise en cause lorsque cette intervention n'apparaît en fait pas nécessaire à la lumière de l'affaire concernée¹⁰⁰⁶, il est préférable, dans chaque procédure de constitution d'un fonds, et en raison de la nécessité de la spécialisation juridique, que le Code belge de la navigation prévoie toujours la désignation d'un liquidateur qui exerce actuellement la profession d'avocat.

Comme exposé plus haut¹⁰⁰⁷, la réglementation actuelle de la compétence judiciaire pour les procédures de responsabilité en droit maritime est particulièrement incohérente. En s'inspirant notamment d'exemples étrangers, il faut s'efforcer de réaliser une concentration auprès de tribunaux spécialisés, aussi bien sur le plan matériel que territorial. Cette évolution peut d'ailleurs être soutenue par des arguments de droit comparé¹⁰⁰⁸. En outre, il est préférable que ce soit le même tribunal qui traite des procédures sur le fond et des procédures relatives à la constitution du fonds.

Pour ce qui concerne la limitation générale de responsabilité selon les Conventions LLMC et CLNI, il n'y a pas lieu de s'écarter de la réglementation actuelle qui concentre les procédures de limitation auprès des tribunaux de commerce d'Anvers, de Bruxelles et de Liège et de leur président. Lors de la première consultation, personne n'a d'ailleurs demandé de modifications à ce sujet.

Quant à la compétence dans le cadre des régimes spéciaux de responsabilité – en particulier la Convention CLC, la Convention sur les fonds, la Convention sur les hydrocarbures de soute et plus tard, le cas échéant, la Convention SNPD – sur la base de laquelle, en pratique, des actions ont rarement été intentées, il vaut mieux qu'elle soit confiée au tribunal de commerce d'Anvers (et à son président).

Tout d'abord, il est logique de concentrer auprès d'un tribunal de commerce toutes les contestations relatives à la responsabilité en droit maritime et d'exclure l'intervention de tribunaux de première instance non spécialisés en la matière (selon la législation actuelle et en fonction des matières, ceux de Bruxelles et d'Anvers). Le fait que des non-commerçants puissent être également touchés par, en particulier, les dommages causés par les hydrocarbures et le cas échéant que ces personnes doivent devenir partie dans une instance menée devant un tribunal de commerce ne constitue pas une objection, étant donné que dès à présent, en application de la compétence générale pour les actions en matière de navigation maritime et de navigation intérieure, il arrive régulièrement que des non-commerçants interviennent dans des litiges devant le tribunal de commerce. L'article 574, 7° C.jud. dispose en effet expressément que le tribunal de commerce connaît de ces affaires, « même lorsque les parties ne sont pas commerçantes ».

S'agissant de la compétence du tribunal de première instance de Bruxelles dans les procédures dans le cadre de la convention (et de la Convention fonds), force est de constater que ce tribunal n'a que peu ou pas d'expérience en matière de droit maritime, si bien qu'il est recommandé de

¹⁰⁰⁵ Voir aussi déjà *supra*, n° 4.388.

¹⁰⁰⁶ Voir le droit allemand et le droit norvégien examinés *supra*, n° 4.433 et 4.481.

¹⁰⁰⁷ Voir *supra*, n° 4.392.

¹⁰⁰⁸ Voir *supra*, n° 4.432 et 4.470 pour le droit allemand et le droit néerlandais.

transférer cette compétence vers Anvers. Déjà lors des discussions parlementaires de la loi du 20 juillet 1976 en question, un sénateur avait fait remarquer qu'il aurait été préférable que le tribunal d'Anvers soit déclaré exclusivement compétent¹⁰⁰⁹. L'avantage de la connaissance et de l'expérience en matière maritime du tribunal anversoise l'emporte largement sur l'« inconvénient » que l'un des créanciers potentiels (l'État) doive agir non pas à Bruxelles, mais à Anvers.

Il convient également de mettre fin aux compétences particulières du tribunal *de première instance* d'Anvers. Comme on l'a indiqué, ce tribunal est notamment compétent pour les actions en matière de responsabilité d'un exploitant d'un navire atomique. Durant la discussion en séance plénière du projet de loi en question à la Chambre, le ministre de la Justice avait indiqué que davantage sans doute que d'autres tribunaux, le tribunal d'Anvers présentait une concentration d'expertise notamment maritime. Une vive résistance s'était fait jour à la Chambre contre la centralisation des actions auprès d'un seul tribunal, mais finalement la loi avait été adoptée telle quelle¹⁰¹⁰. Dans la perspective de la cohérence de la réglementation en matière de compétence et de la spécialisation souhaitable, il est préférable, comme on l'a indiqué, de transférer la compétence en question du tribunal de première instance d'Anvers vers le tribunal de commerce d'Anvers. Une démarche analogue s'impose concernant les actions basées sur la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Le fait que la procédure à Anvers se déroule en néerlandais ne constitue pas un obstacle. Même si certaines parties au procès ne maîtrisent pas le néerlandais, cela ne constitue pas un argument pour rejeter la compétence anversoise. Les facteurs qui, selon le droit applicable, déterminent la compétence de tel ou tel tribunal pour une matière particulière déterminée (art. 627 et ss. C.jud.), n'ont en effet rarement ou jamais trait à la langue d'une partie au procès et il s'est agi ici dans de nombreux cas d'incidents qui se sont produits en mer, par conséquent en dehors des régions linguistiques. À Anvers, chaque partie peut trouver par ailleurs l'expertise spécifique nécessaire en matière de droit de la navigation maritime.

E) CONCLUSION

4.499. En ce qui concerne la réglementation en droit matériel de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navires, les considérations qui précèdent permettent de conclure qu'il est recommandé d'intégrer, dans le nouveau Code belge de la navigation, les dispositions de la Convention LLMC concernant la limitation de la responsabilité dans la navigation – qui lie déjà la Belgique – et de la Convention CLNI concernant la limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure – à laquelle la Belgique devrait adhérer, en particulier pour se conformer à la situation qui prévaut largement au plan international.

À l'occasion de l'élaboration de ce nouveau régime, la Belgique doit également harmoniser sa législation, en particulier en ce qui concerne la marge de manœuvre nationale permise par la Convention LLMC, avec les usages internationaux. Cela vaut par exemple pour les limites de responsabilité dans le cas des navires de moins de 300 tonnes.

La réglementation belge actuelle des procédures de limitation de la responsabilité n'est pas satisfaisante. Une incertitude juridique prévaut sur différents points. Dans une perspective internationale, cette législation peut être qualifiée de particulièrement sommaire. Elle est également dépassée, entre autres parce qu'elle renvoie à l'ancienne législation abrogée sur les faillites. Il est dès lors souhaitable de reprendre dans le Code belge de la navigation une réglementation plus détaillée qui tient compte de la législation d'autres pays, des conventions

¹⁰⁰⁹ *Doc.Parl.*, Sénat, 1975-76, n° 752/2, 3.

¹⁰¹⁰ *Annales*, Chambre, 17 juillet 1963, 89-91.

internationales en vigueur et des directives du CMI de 2008 en matière de limitation de la procédure. Sur le plan du contenu, il convient de reprendre dans le Code belge de la navigation de nouvelles réglementations concernant notamment:

- l'invocation de la limitation de la responsabilité comme moyen de défense;
- les recours à utiliser contre la constitution du fonds;
- l'intervention du liquidateur, à l'exclusion d'un juge-commissaire;
- les conséquences de la constitution du fonds, de la déclaration tardive des créances et des décisions de justice sur le fond;
- la dissolution et la fermeture du fonds;
- la compétence judiciaire.

S'agissant de la plupart des autres aspects, il n'y a pas lieu de procéder à des changements significatifs. Dans cette mesure, la jurisprudence et la doctrine en vigueur conservent leur validité dans le cadre du Code belge de la navigation.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. NAVIRES DE MER

B.1.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

B.1.1.1. ARTICLE 4.29. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.500.

Section 2 – Limitation générale

Sous-section A – Navires de mer

§ 1^{er}. Dispositions générales

Article 4.29. Définitions

§ 1^{er}. Dans la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention LLMC »: la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996 modifiant la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, et par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

2° « propriétaire de navire »: le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer;

3° « navire de mer » et « navire »: les navires de mer visés dans la Convention LLMC, ainsi que tous les navires de mer visés à l'article 3.1, 8°, à l'exclusion des bâtiments destinés à la navigation intérieure visés à l'article 4.60, § 1^{er}, 3°;

4° « assistant »: toute personne fournissant des services en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, lesquelles opérations comprennent également celles que vise l'article 4.34, § 1^{er}, 4°, 5° et 6°;

5° « jauge »: soit la jauge brute du navire calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, soit, si la convention précitée ne s'applique pas aux navires, la jauge brute telle qu'elle appert d'un certificat national de jaugeage;

6° « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire »: toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;

7° « unité de compte »: le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans la présente sous-section, la responsabilité du propriétaire de navire comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même.

B) COMMENTAIRE

4.501. Les définitions présentées dans le § 1^{er} sont partiellement reprises de l'article premier de la Convention LLMC. Elles doivent être interprétées dans un sens autonome propre à la convention.

4.502. À propos du § 1^{er}, 1^o, il convient de rappeler que la Convention LLMC et le Protocole LLMC de 1996 qui la modifie doivent, vis-à-vis de la Belgique, être considérés et interprétés comme formant un tout (art. 9.1 Protocole LLMC de 1996). La description présentée ici n'a bien entendu pas pour but d'apporter des modifications aux procédures spécifiques de modification qui sont contenues dans le Protocole LLMC 1996 (voir en particulier l'art. 8 du Protocole LLMC de 1996).

4.503. La version en néerlandais de l'article § 1^{er}, 2^o est conforme à la version authentique en néerlandais de la disposition correspondante de la Convention CLNI (art. 1.2, a)) ainsi qu'à la traduction néerlandaise actuelle du texte authentique contenu à l'article 1.2 de la Convention LLMC. Le terme « beheerder » est équivalent au terme courant au niveau international de « manager »¹⁰¹¹. Le terme anglais « operator » aurait pu être traduit par « exploitant », mais la Convention CLNI utilise une formulation néerlandaise plus tarabiscotée, alors que la version française évoque un « armateur-gérant »; quoi qu'il en soit, ces termes doivent être interprétés dans un sens autonome propre à la convention.

4.504. La formulation du § 1^{er}, 3^o vise avant tout à assurer que le régime de la Convention LLMC trouve à s'appliquer sur tous les navires qui sont visés dans cette convention. Même si la Convention LLMC ne définit pas le navire, cette notion doit être interprétée dans un sens autonome propre à la convention¹⁰¹².

D'autre part, cette formulation vise à ce que le régime LLMC soit appliqué à titre complémentaire sur tous les autres engins qui sont à considérer comme des navires au sens du Code belge de la navigation. Les hydroglisseurs et les plates-formes flottantes peuvent ainsi être concernés, alors que la Convention LLMC ne leur est pas applicable d'office (art. 15.5)¹⁰¹³.

Un bâtiment destiné à la navigation intérieure au sens de la Convention CLNI tombe sous le coup de cette dernière convention et non de la Convention LLMC.

4.505. Au § 1^{er}, 4^o, la préférence a été donnée au terme néerlandais « berger » à la place du terme utilisé actuellement de « hulpverlener ». Ce choix s'inscrit dans la ligne d'une option terminologique générale en matière de sauvetage qui est exposée ailleurs¹⁰¹⁴. Le terme alternatif de « redder » avait déjà été plus tôt et à bon droit rejeté par le Conseil d'État¹⁰¹⁵.

4.506. La définition du § 1^{er}, 5^o repose sur l'article 6.5 de la Convention LLMC. Elle est développée davantage pour tenir compte des navires sur lesquels la convention de jaugeage de 1969 n'est pas d'application (en particulier les navires d'une longueur inférieure à 24 m).

¹⁰¹¹ Sur ces deux termes, voir *supra*, n° 4.20 et 4.38.

¹⁰¹² Voir *supra*, n° 4.346.

¹⁰¹³ Voir *supra*, n° 4.350.

¹⁰¹⁴ Voir Livre bleu 8.

¹⁰¹⁵ Voir *supra*, n° 4.347.

4.507. La définition du § 1^{er}, 6^o repose sur l'article 7.2 de la Convention LLMC. Même si, selon le texte de la convention, cette définition ne vaut que pour l'application de l'article 7 de la Convention LLMC, il est préférable, sur un plan technique et de légistique, de la replacer dans l'article qui est présenté ici.

La traduction en néerlandais présentée ici correspond mieux aux textes authentiques de la convention (en particulier « voor rekening van » à la place de « namens » à la lumière de « on behalf of » et de « pour le compte de »; ici, la version néerlandaise de l'article 7.2 correspondant de la Convention CLNI n'est pas suivie).

4.508. La définition sous le § 1^{er}, 7^o repose sur l'article 8.1, première phrase de la Convention LLMC.

4.509. Le § 2 proposé repose sur l'article 1.5 de la Convention LLMC.

B.1.1.2. ARTICLE 4.30. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

4.510.

Article 4.30. Interprétation

La présente sous-section est interprétée conformément à la Convention LLMC.

B) COMMENTAIRE

4.511. Conformément à l'option généralement adoptée dans l'ébauche de Code belge de la navigation, il est stipulé que les dispositions de loi présentées ici doivent être interprétées dans un sens conforme à la convention. La disposition proposée attire d'emblée l'attention sur le fait qu'un grand nombre de dispositions de la sous-section concernée proviennent du droit de la convention.

B.1.1.3. ARTICLE 4.31. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

4.512.

Article 4.31. Application internationale

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 4.32, cherche à limiter sa responsabilité devant un tribunal belge, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi, ou de faire lever toute autre garantie fournie en Belgique.

§ 2. Les règles de procédure concernant l'application de l'article 4.42 sont régies par la loi belge.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de la présente sous-section, les règles relatives à la constitution et la répartition d'un fonds de limitation constituée en Belgique ainsi que toutes les règles de procédure en rapport avec elles sont régies par la loi belge.

B) COMMENTAIRE

4.513. Le § 1^{er} proposé repose sur l'article 15.1 de la Convention LLMC.

4.514. Le § 2 proposé repose sur l'article 10.3 de la Convention LLMC.

4.515. Le § 3 proposé repose sur l'article 14 de la Convention LLMC.

4.516. Des règles nationales DIP en matière de renvoi ne doivent pas être reprises; éventuellement, il est possible de revenir au règlement Rome I et au règlement Rome II¹⁰¹⁶.

B.1.2. LE DROIT À LA LIMITATION

B.1.2.1. ARTICLE 4.32. PERSONNES AYANT DROIT À UNE LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.517.

§ II. Le droit à la limitation

Article 4.32. Personnes ayant droit à une limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Les propriétaires de navire et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément à la présente sous-section à l'égard des créances visées à l'article 4.34.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 4.34 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente sous-section.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente sous-section est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

B) COMMENTAIRE

4.518. Les dispositions proposées reposent sur l'article 1.1, 1.4 et 1.6 de la Convention LLMC. La traduction néerlandaise a été légèrement remaniée.

¹⁰¹⁶ Voir *supra*, n° 4.398.

B.1.2.2. ARTICLE 4.33. RECONNAISSANCE DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.519.

Article 4.33. Reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

B) COMMENTAIRE

4.520. La disposition proposée est la reprise de l'article 1.7 de la Convention LLMC.

B.1.2.3. ARTICLE 4.34. CRÉANCES SOUMISES À LA LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.521.

Article 4.34. Créances soumises à la limitation

§ 1^{er}. Sous réserve des articles 4.35 et 4.36, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:

1^o créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2^o créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3^o créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

[4^o créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;]

[5^o créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;]

6^o créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente sous-section et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au § 1^{er} sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du § 1^{er}, [4^o, 5^o et 6^o] ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

B) COMMENTAIRE

4.522. La disposition proposée repose sur l'article 2 de la Convention LLMC.

Les créances citées à l'article 2.1, (d) et (e) sont provisoirement mentionnées ici entre crochets. Lors de l'adhésion à la Convention LLMC, la Belgique avait, conformément à l'article 18.1, a) de la convention, exclu la limitation dans leur cas. La réserve belge suivante est aujourd'hui d'application:

La Belgique s'est réservée conformément à l'article 18, § 1er, de la convention de 1976 relative à la limitation de la responsabilité pour les créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, le droit d'exclure l'application des alinéas d et e du § 1^{er} du paragraphe 1 de la convention de 1976, telle que modifiée par le protocole de 1996.

À l'occasion de la préparation du livre consacré au droit public dans l'ébauche de Code belge de la navigation, des propositions plus amples seront formulées sur ces deux points¹⁰¹⁷.

B.1.2.4. ARTICLE 4.35. CRÉANCES EXCLUES DE LA LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.523.

Article 4.35. Créances exclues de la limitation

La présente sous-section ne s'applique pas:

1° aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;

2° aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour lesquels la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou tout amendement ou tout protocole à celle-ci qui est en vigueur, n'est pas effectivement d'application;

3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

4° aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;

5° aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 4.38.

¹⁰¹⁷ Voir déjà *supra*, n° 4.7.

B) COMMENTAIRE

4.524. La disposition proposée repose sur l'article 3 de la Convention LLMC telle que modifiée. Ici également, la traduction néerlandaise a été quelque peu nettoyée.

La référence au 1° à l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989 doit être estimée comme renvoyant à l'article 8.28 correspondant de l'ébauche de Code belge de navigation.

Une interprétation analogue s'impose relativement au point 2°. À cet égard, l'option retenue a été d'élargir le texte de la convention en vue de combler les lacunes entre la Convention LLMC et la Convention CLC¹⁰¹⁸.

B.1.2.5. ARTICLE 4.36. CONDUITE SUPPRIMANT LA LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.525.

Article 4.36. Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

B) COMMENTAIRE

4.526. La disposition proposée repose sur l'article 4 de la Convention LLMC.

B.1.2.6. ARTICLE 4.37. COMPENSATION DES CRÉANCES

A) TEXTE DE LOI

4.527.

Article 4.37. Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente sous-section a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

B) COMMENTAIRE

4.528. La disposition proposée repose sur l'article 5 de la Convention LLMC, avec une légère reformulation inspirée par la disposition correspondante en néerlandais de la Convention CLNI.

¹⁰¹⁸ Voir *supra*, n° 4.354.

B.1.3. LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ

B.1.3.1. ARTICLE 4.38. LIMITES GÉNÉRALES

A) TEXTE DE LOI

4.529.

§ III. Limites de la responsabilité

Article 4.38. Limites générales

§ 1^{er}. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 4.39, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:

1^o s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,

a) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2000 tonneaux;

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué sous a):

- pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 800 unités de compte;

- pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 600 unités de compte; et

- pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 400 unités de compte;

2^o s'agissant de toutes les autres créances,

a) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux,

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué sous a):

- pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 400 unités de compte;

- pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 300 unités de compte; et

- pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 200 unités de compte.

§ 2. Pour les navires de mer dont le tonnage est inférieur à 300 tonneaux, la limite de responsabilité se monte à la moitié de celle qui s'applique à un navire de 2.000 tonneaux.

§ 3. Pour les navires de mer qui ne sont pas soumis à la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 relative au jaugeage des navires et pour lesquels aucune lettre de jaugeage nationale n'a été émise, le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur du navire au moment de l'événement d'où est né le dommage, avec un minimum d'un million d'unités de compte.

§ 4. Lorsque le montant calculé conformément au § 1^{er}, 1^o est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément au § 1^{er}, 2^o peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées au § 1^{er}, 1^o et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à § 1^{er}, 2^o.

§ 5. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1500 tonneaux.

B) COMMENTAIRE

4.530. La disposition proposée repose sur l'article 6 LLMC, telle que modifiée par le Protocole LLMC de 1996.

La règle reprise au § 2 place le droit belge – qui s'exprime actuellement dans l'article 4, § 1^{er} de l'arrêté de limitation de la responsabilité – dans la ligne de celui des pays voisins¹⁰¹⁹.

La règle reprise au § 3 constitue également un ajout au régime de la Convention LLMC.

S'agissant du régime national de priorités en matière de créances pour dommages causés aux infrastructures des voies navigables et des ports, rendu possible par l'article 6.3 de la Convention LLMC, aucune disposition n'est reprise ici parce que cette question est transférée aux autorités régionales chargées de la réglementation.

En ce qui concerne le calcul relatif à la navigation des remorqueurs et pousseurs, aucune modification du droit en vigueur n'est envisagée¹⁰²⁰.

B.1.3.2. ARTICLE 4.39. LIMITE APPLICABLE AUX CRÉANCES DES PASSAGERS

A) TEXTE DE LOI

4.531.

Article 4.39. Limite applicable aux créances des passagers

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175.000 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

B) COMMENTAIRE

4.532. La disposition proposée repose sur l'article 7.1 de la Convention LLMC, telle que modifiée. La description contenue à l'article 7.2 de la Convention LLMC est intégrée dans l'article 4.29, § 1^{er}, 6^o qui a déjà été commenté plus haut.

B.1.3.3. ARTICLE 4.40. CONVERSION EN MONNAIE NATIONALE

A) TEXTE DE LOI

4.533.

Article 4.40. Conversion en monnaie nationale

Les montants mentionnés aux articles 4.38 et 4.39 sont convertis dans la monnaie ayant cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 4.45 fournie.

¹⁰¹⁹ Voir *supra*, n° 4.490.

¹⁰²⁰ Voir plus précisément Stevens Bva, 120-121, n° 239-240.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

B) COMMENTAIRE

4.534. La disposition proposée repose sur l'article 8.1 de la Convention LLMC. La première phrase de cette dernière disposition est intégrée dans l'article 4.29, § 1^{er}, 7^o, déjà commenté ci-dessus.

B.1.3.4. ARTICLE 4.41. CONCOURS DE CRÉANCES

A) TEXTE DE LOI

4.535.

Article 4.41. Concours de créances

§ 1^{er}. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 4.38 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement: 1^o à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.29, § 1^{er}, 2^o et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité ce celle-ci ou de celles-ci; ou

2^o à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

3^o à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 4.39 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.29, § 1^{er}, 2^o s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 4.39 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

B) COMMENTAIRE

4.536. La disposition proposée repose sur l'article 9 de la Convention LLMC.

B.1.4. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ SANS CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION

B.1.4.1. ARTICLE 4.42. PRINCIPES

A) TEXTE DE LOI

4.537.

§ IV. Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

Article 4.42. Principes

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 4.45, n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

B) COMMENTAIRE

4.538. La première phrase de la disposition proposée reprend l'article 10.1, première phrase de la Convention LLMC. Une explicitation légale analogue du droit à invoquer la limitation de la responsabilité comme simple moyen de défense existe notamment en Allemagne¹⁰²¹ et en Norvège¹⁰²².

Il n'a pas été opté pour l'introduction d'un droit pour les créanciers à exiger la constitution du fonds. Aucun exemple d'une telle règle n'a pu être retrouvé à l'étranger jusqu'à présent.

Le deuxième alinéa confirme pour plus de clarté une règle déjà acceptée dans la jurisprudence et la doctrine belge et en partie inspirée par la directive 5(b) du CMI. Cette explicitation législative favorise également la clarté et la sécurité juridique.

B.1.4.2. ARTICLE 4.43. CONSÉQUENCES JURIDIQUES

A) TEXTE DE LOI

4.539.

Article 4.43. Conséquences juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans la constitution d'un fonds de limitation:

1° les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable;

2° les dispositions de l'article 4.56, § 1^{er}, 5, 6 et 7 s'appliquent à l'avenant.

B) COMMENTAIRE

4.540. Le § 2, 1° proposé est basé sur la directive 4(b) du CMI.

¹⁰²¹ Voir *supra*, n° 4.429.

¹⁰²² Voir *supra*, n° 4.481.

4.541. Le § 2, 2° proposé constitue la reprise dans la législation interne de l'article 10.2 de la Convention LLMC, selon lequel, si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'art. 12 des conventions respectives, entre autres concernant la répartition proportionnelle du fonds entre les créanciers et la subrogation du débiteur dans les droits des créanciers déjà payés, s'appliquent à l'avenant.

B.1.4.3. ARTICLE 4.44. CONDAMNATION ET INTÉRÊTS

A) TEXTE DE LOI

4.542.

Article 4.44. Condamnation et intérêts

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamné à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

B) COMMENTAIRE

4.543. La disposition proposée concerne la question de savoir quelle condamnation un créancier peut obtenir dans une procédure sur le fond où la limitation de la responsabilité est invoquée comme moyen de défense.

Lorsque le défendeur n'a pas constitué de fonds de limitation, mais qu'il invoque la limitation simplement comme moyen de défense, le juge examinera d'abord le bien-fondé de la demande et le constatera le cas échéant. Dans la mesure où le recours à la limitation est déclaré fondé, le juge ne peut cependant prononcer de condamnation que pour le montant limité. La décision de justice quant à l'ampleur et au bien-fondé de la demande du créancier peut être utile à ce dernier si, par la suite, un fonds de limitation se trouvait encore constitué.

La formulation tient compte de la directive 4(a) du CMI.

La règle relative aux intérêts reprise au second alinéa confirme une conception bien établie¹⁰²³. La formulation plutôt tarabiscotée « l'événement donnant naissance à responsabilité » a été choisie pour correspondre à la formulation utilisée dans la Convention LLMC (voir en particulier à l'art. 11.1).

¹⁰²³ Voir *supra*, n° 4.371.

B.1.5. PROCÉDURE DE LIMITATION AVEC CONSTITUTION DU FONDS

B.1.5.1. ARTICLE 4.45. PRINCIPES

A) TEXTE DE LOI

4.544.

§ V. Procédure de limitation avec constitution du fonds

Article 4.45. Principes

§ 1^{er}. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de commerce a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 4.38 et 4.39, qui sont d'application sur les créances dont cette personne peut être responsable, augmentés des intérêts courus depuis la date de l'événement qui a donné naissance à responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

La garantie est suffisante si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut exiger la discussion du débiteur principal.

Sur avis de la Commission de Droit de la Navigation, le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément à la présente sous-section n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 4.41, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.41, § 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 4.41, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.41, § 2 respectivement.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir entre des personnes qui sont responsables de plus d'un navire peut les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies

B) COMMENTAIRE

4.545. L'article proposé est la reprise de l'article 11 de la Convention LLMC, qui décrit les principes de base concernant la constitution du fonds. La répartition des dispositions a été quelque peu adaptée pour obtenir un ensemble plus aisément lisible et en particulier une cohérence logique par rapport aux règles nationales de procédure.

4.546. La formulation générale du § 1^{er} – et qui est basée sur l'article 11.1 de la Convention LLMC – ne permet bien entendu pas de déduire que la constitution d'un fonds de limitation serait également possible pour les cas qui se situent en dehors de la Convention LLMC.

4.547. En particulier, le § 2 précise clairement qu'une intervention judiciaire est requise pour ouvrir la procédure de constitution du fonds. Cette procédure est ensuite réglementée dans les articles qui suivent.

4.548. Un fonds de limitation peut être constitué non seulement par un versement en espèces, mais aussi au moyen d'une sûreté ou d'une garantie. Le § 4 repose à ce sujet pour l'essentiel sur la disposition correspondante de la Convention LLMC (art. 11.2). Dans la disposition proposée, le terme « garantie » est utilisé parce qu'il est également présent dans la version authentique néerlandaise de la Convention CLNI et que la nouvelle réglementation proposée s'efforce de parvenir à une harmonisation entre les textes.

Aussi bien les garanties bancaires que les autres formes de sûreté financière, comme une garantie d'assureur, entrent en ligne de considération. À cet égard, il importe bien entendu que lorsque la garantie est sollicitée, les fonds soient effectivement disponibles, sans que les créanciers soient contraints d'intenter contre le garant des procédures longues et coûteuses. C'est pourquoi le président doit juger, à l'aide des critères établis au § 4, premier au troisième alinéa, et qui pour l'essentiel figuraient déjà dans la Convention LLMC (art. 11.2), si la sûreté offerte par le constituant du fonds est acceptable, ce qui revient essentiellement à évaluer si les créanciers pourront obtenir les fonds garantis sans difficulté déraisonnable.

Lorsque le fonds de limitation est constitué au moyen d'une sûreté, le paiement n'a lieu qu'au moment où la sûreté est sollicitée. Le constituant du fonds doit par conséquent payer des intérêts à partir de la date du sinistre jusqu'à la date à laquelle la garantie sera sollicitée. C'est pourquoi la garantie ne doit pas couvrir que le montant de limitation, mais aussi, sur la base du troisième alinéa proposé, une provision pour les intérêts pour une durée jugée adéquate par le président. Si dans le courant de la procédure, il s'avère que cette provision sera insuffisante, l'article 4.58 exposé ci-après prévoit la possibilité d'obtenir une garantie complémentaire.

Le quatrième alinéa constitue la reprise de la règle déjà applicable de l'article 2042 C.civ.¹⁰²⁴.

Le cinquième et dernier alinéa est inspiré par la directive 11(c) et (d) du CMI.

En ce qui concerne la Commission de Droit de la Navigation, il convient de rappeler qu'en matière de structure de fonctionnement de cette commission, d'autres propositions de loi seront formulées dans le cadre de la révision du volet de droit public du droit de la navigation¹⁰²⁵.

¹⁰²⁴ Voir à ce sujet *supra*, n° 4.376.

¹⁰²⁵ Voir à ce sujet Livre bleu 1, 176-178, n° 1.210.

Pour l'instant, il n'a pas été opté pour l'introduction d'une réglementation relative à l'agrément des banques.

4.549. Le § 7 proposé est inspiré par la directive 18(b) du CMI.

4.550. La règle assez évidente reprise au § 8 repose sur la directive 9(c) du CMI.

B.1.5.2. ARTICLE 4.46. REQUÊTE EN OUVERTURE D'UNE PROCÉDURE DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.551.

Article 4.46. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1^{er}. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de commerce.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de commerce est déterminée par l'article 627, 10^o du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1^{er}.

En outre, la requête mentionne:

1^o la nationalité et le nom du navire;

2^o l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3^o le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4^o la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation: versement en espèces ou garantie.

§ 4. À la requête sont annexées:

1^o la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2^o toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité.

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par des sous-sections différentes ne peut cependant être demandée dans la même requête.

B) COMMENTAIRE

4.552. Selon le § 1^{er} proposé, celui qui souhaite constituer un fonds de limitation doit présenter une requête en ce sens au président du tribunal de commerce compétent.

Même si, en principe, il serait possible d'autoriser que la personne ayant droit à la limitation constitue elle-même un fonds sans contrôle judiciaire, le choix a cependant été retenu pour cette première phase de la procédure de limitation – et conformément à la réglementation de la Loi Maritime – d'un accompagnement et d'un contrôle judiciaires minimum. Le contrôle du montant

du fonds vise à éviter que le constituant du fonds mette à disposition un montant trop faible, et doit donc viser la protection des créanciers, alors que la constatation de la constitution du fonds dans une ordonnance judiciaire favorise la reconnaissance de la constitution du fonds. Le constituant du fonds devra en effet pouvoir prouver aux créanciers et aux autres ayants droit qu'il a effectivement constitué un fonds de limitation. Cette démarche est plus facile lorsqu'il dispose dès le début d'une décision judiciaire.

4.553. Le choix a été fait d'une procédure la plus générale possible qui, sauf exceptions expresses, est applicable de la même manière dans tous les cas où une personne peut ou doit constituer un fonds de limitation (Convention LLMC, Convention CLNI, Convention CLC (voir art. 4.98, § 11) ou Convention SNPD (voir art. 4.126, § 11)).

4.554. Pour des raisons de transparence, dans le § 2 proposé, tout comme dans l'article 48, § 1^{er}, premier alinéa de la Loi Maritime, l'attention est attirée sur les règles particulières en matière de compétence territoriale contenues à l'article 627, 10^o C. Jud.

4.555. La réglementation relative au contenu de la requête et à ses annexes, figurant aux §§ 3 et 4 proposés, est reprise avec quelques petites modifications linguistiques, des règles de procédure existantes (art. 48, § 1^{er}, deuxième et troisième de la Loi Maritime). Il est ainsi confirmé que seules les mentions requises à peine de nullité par l'article 1026 C. Jud. sont prescrites¹⁰²⁶.

4.556. Si une personne peut constituer plusieurs fonds, par exemple un fonds pour les personnes et un fonds pour les choses en vertu de la Convention LLMC, elle peut le faire au moyen d'une seule et même requête. Cette possibilité se trouve clarifiée dans le § 5 proposé¹⁰²⁷. Si elle le souhaite, elle peut bien entendu également introduire des requêtes distinctes.

4.557. Par ailleurs, aucun délai n'est fixé dans lequel la requête de constitution du fonds doit être présentée. Le moment de la constitution du fonds est laissé à l'appréciation de la personne ayant droit à la limitation, qui peut effectuer cette démarche aussi longtemps qu'une condamnation prononcée à son encontre n'est pas exécutée¹⁰²⁸.

B.1.5.3. ARTICLE 4.47. DOSSIER AU GREFFE

A) TEXTE DE LOI

4.558.

Article 4.47. Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir:

- 1^o une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement;**
- 2^o une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 4.51, § 3 et des lettres visées à l'article 4.51, § 4;**
- 3^o un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et**
- 4^o les avis du liquidateur.**

¹⁰²⁶ En ce sens, s'agissant du droit actuel, voir Stevens Bva, 138-139, n^o 276.

¹⁰²⁷ Voir déjà à ce sujet *supra*, n^o 4.374.

¹⁰²⁸ Compar. Bonassies-Scapel, 310, n^o 444.

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

B) COMMENTAIRE

4.559. Ces dispositions, qui s'inspirent de l'article 39 de la loi sur les faillites, prévoient qu'un dossier de la procédure se trouve constitué pour chaque fonds de limitation. De cette manière, les créanciers et les tiers ayants droit peuvent facilement avoir connaissance des informations pertinentes concernant le fonds.

B.1.5.4. ARTICLE 4.48. ORDONNANCE D'OUVERTURE

A) TEXTE DE LOI

4.560.

Article 4.48. Ordonnance d'ouverture

§ 1^{er}. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi et en particulier à l'article 4.45, § 3 et 4, le président du tribunal de commerce rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions mentionnées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé au premier alinéa ne peut excéder un mois:

1^o à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou

2^o à compter de la date de l'ordonnance, si une garantie doit être fournie. Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un liquidateur du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

B) COMMENTAIRE

4.561. Le président à qui une requête de constitution d'un fonds de limitation est adressée n'exerce, sur la base du § 1^{er} proposé, qu'un contrôle limité: pour l'essentiel, il vérifie seulement si le mode de constitution du fonds proposé par le requérant et le montant de la limitation calculé par ledit requérant (y compris les intérêts) sont à première vue corrects (voir d'ailleurs l'ordonnance 11(e) du CMI). Le président n'évalue pas d'autres questions de droit, comme la question de savoir si le requérant appartient bien à une catégorie de personnes pouvant invoquer

la limitation de la responsabilité, ou s'il peut constituer un fonds dans l'État où il présente la requête, ou s'il a posé des actes qui peuvent rompre la limitation, etc.

4.562. Le § 2 dispose que l'ordonnance doit mentionner le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la sûreté être fournie. Dans la pratique, aucun problème ne se pose généralement à ce sujet parce que le requérant a lui-même intérêt à ce que le fonds soit constitué le plus rapidement possible. Le requérant pourrait cependant encore choisir de ne pas constituer le fonds.

L'ordonnance du président constitue seulement une étape formelle qui ouvre la possibilité de constituer un fonds et non une obligation: contrairement à ce qu'énonce la Loi Maritime, le juge n'« ordonne » pas¹⁰²⁹. Le terme proposé « ordonnance d'ouverture » indique donc que l'ordonnance ouvre la procédure constitution du fonds de limitation. Les termes alternatifs « ordonnance d'autorisation » n'étaient pas adéquats parce que la constitution d'un fonds est un droit que le requérant tire des règles des conventions. Le terme « autorise » est en revanche à sa place au second alinéa du § 1^{er}. Il faut faire remarquer que l'« Eröffnung » de la procédure du fonds de limitation en droit allemand vise la disponibilité du fonds déjà constitué¹⁰³⁰. Dans la terminologie proposée ici, l'« ouverture » désigne le début de la procédure, lorsque le fonds n'existe pas encore.

Si le fonds n'est pas constitué dans le délai fixé, l'ordonnance perd automatiquement sa valeur et doit autrement dit être considérée comme caduque. Si par la suite, le requérant souhaite encore constituer un fonds de limitation, il doit alors introduire une nouvelle requête.

4.563. Par analogie avec la procédure de faillite, les règles de procédure actuelle déterminent qu'à côté du liquidateur, un juge-commissaire soit également désigné. Dans le cadre de la liquidation et de la répartition d'un fonds de limitation, l'intervention d'un juge-commissaire n'offre cependant qu'une faible valeur ajoutée. L'actif ne doit pas être réuni ou réalisé, aucune activité ne doit être poursuivie le cas échéant, etc.¹⁰³¹ La gestion d'un fonds de limitation constitue principalement une tâche juridique. Le § 3 a dès lors choisi de ne désigner qu'un liquidateur.

Le fait que le texte de loi proposé évoque la désignation d'un liquidateur, au singulier, ne porte pas préjudice de la possibilité, en raison de la nature de la cause, de désigner un collège de liquidateurs. Dans pareil cas, les dispositions légales valent *mutatis mutandis*.

4.564. Le constituant du fonds doit supporter les coûts de la procédure de limitation. Selon le § 4 proposé, le président détermine déjà dans son ordonnance une provision pour ces coûts. Comme c'est déjà le cas selon l'article 48, § 4, cinquième alinéa de la Loi Maritime, cette provision est payée au liquidateur.

¹⁰²⁹ Voir à ce sujet *supra*, n° 4.380.

¹⁰³⁰ Voir *supra*, n° 4.433.

¹⁰³¹ Compar. déjà *supra*, n° 4.388.

A) TEXTE DE LOI

4.565.

Article 4.49. Liquidateurs

§ 1^{er}. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les avocats inscrits sur une liste établie par l'assemblée générale du tribunal de commerce territorialement compétent. Ces avocats doivent avoir bénéficié d'une formation spéciale et offrir des garanties en matière de compétences dans le domaine du droit maritime. Sur avis de la Commission de Droit Maritime, le Roi réglemente la procédure de nomination des candidats et le cas échéant les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de commerce. L'assemblée générale procède également à la radiation des personnes qui ne sont plus inscrites comme avocats au tableau d'un ordre des avocats. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, en présence du président du tribunal, prêtent serment selon les formules suivantes:

« Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen. »; ou

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »; ou

« Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte de sa mission dans une affaire déterminée, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, en signant au greffe le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de commerce peut à tout moment remplacer le liquidateur, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation maritime.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 4.57, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en indemnités proportionnelles sur la base du montant du fonds de limitation.

B) COMMENTAIRE

4.566. Le liquidateur d'un fonds de limitation assume une tâche importante; il est le « premier juge » dans l'évaluation des créances introduites et il doit mener à bon port la liquidation du fonds. La nouvelle réglementation est d'autant plus justifiée que la tâche du liquidateur se trouve encore renforcée dans les dispositions présentées ici.

La procédure proposée pour la sélection des liquidateurs et relative à la prestation de serment est basée sur la procédure concernant les curateurs de faillite (art. 27-30 loi sur les faillites). Un arrêté royal pourra entre autres établir une réglementation spécifique de nomination, étant bien entendu que les dispositions transitoires détermineront qu'en attendant, les règles relatives à la nomination des candidats curateurs seront d'application. La procédure sur l'acceptation de la mission et le conflit d'intérêts est également fondée sur les règles correspondantes relatives aux curateurs (voir art. 30 loi sur les faillites). Si nécessaire, le tribunal peut remplacer le liquidateur. La procédure en la matière est également basée sur la loi sur les faillites (en particulier sur l'art. 31). Il en va de même de la disposition relative à la rémunération du liquidateur (voir art. 33 loi sur les faillites). Là où le curateur d'une faillite doit lui-même rechercher les actifs et les réaliser, les « actifs » d'un fonds de limitation (le montant du fonds) sont mis à la disposition du liquidateur par le constituant du fonds. La rémunération ne peut dès lors être simplement basée sur le montant du fonds de limitation.

Il convient de faire remarquer que les avocats concernés ne doivent pas nécessairement appartenir à l'ordre local des avocats. C'est ainsi qu'un avocat brugeois spécialisé peut être repris sur la liste du tribunal de commerce d'Anvers.

B.1.5.6. ARTICLE 4.50. CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.567.

Article 4.50. Constitution du fonds de limitation

§ 1^{er}. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur ès qualité. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-

ci est constituée en faveur du liquidateur ès qualité.

B) COMMENTAIRE

4.568. La disposition présentée confirme pour l'essentiel des principes figurant dans la Loi Maritime (art. 48, § 4).

Il convient de remarquer que les sommes sont souvent versées sur le compte tiers d'un avocat. En fonction de l'accord des créanciers, ces sommes peuvent être versées auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

B.1.5.7. ARTICLE 4.51. ORDONNANCE DE DISPONIBILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.569.

Article 4.51. Ordonnance de disponibilité

§ 1^{er}. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion monétaire effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les cinq jours de sa date, par extrait:

1° dans l'annexe du Moniteur belge sur la navigation;

2° dans une publication paraissant au moins chaque semaine, qui est spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît dans l'arrondissement ou le tribunal à son siège;

3° si cela s'avère utile, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation;

4° le cas échéant, selon les modalités électroniques prescrites en outre par le Roi.

L'extrait mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance une lettre recommandée aux créanciers connus. La lettre contient les

mêmes données que l'extrait visé au § 3 et mentionne dans quelle édition du Moniteur belge et dans quelles autres publications l'extrait a été publié.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

B) COMMENTAIRE

4.570. Le § 1^{er} proposé concerne l'adoption de l'ordonnance constatant que le fonds est constitué. Le choix a été fait de désigner cette ordonnance comme « ordonnance de disponibilité ». La finalité de l'ordonnance est en effet d'informer les tiers de la constitution effective du fonds de limitation et de déclencher vis-à-vis des tiers certaines conséquences juridiques qui sont déterminées dans l'article 4.52 commenté dans ces pages.

4.571. Aussitôt que le demandeur a versé les montants ou fourni la sûreté, et qu'il a payé la provision pour les frais de la procédure de limitation, le liquidateur établit un rapport à ce sujet et le communique au président. Ce dernier confirme dans une ordonnance que le fonds de limitation est constitué. Le choix de faire constater ce fait par une ordonnance judiciaire se justifie en particulier par le souci de simplifier et d'accélérer sa reconnaissance à l'étranger.

4.572. Une contestation peut se produire quant à la manière dont le constituant du fonds a converti en euro les montants exprimés en DTS. En pratique, une telle contestation pourra éventuellement être résolue par une concertation entre le liquidateur et le constituant du fonds et, le cas échéant, par un versement supplémentaire ou une adaptation de la sûreté, mais si cela ne s'avère pas possible, le liquidateur peut mentionner cette contestation dans son rapport. Le président se prononcera alors sur ce point. S'il estime que la position du constituant du fonds est correcte, il rendra immédiatement une ordonnance de disponibilité. S'il estime que c'est la position du liquidateur qui est correcte, c'est une ordonnance de rectification qui sera rendue (compar. art. 48, § 6, deuxième alinéa Loi Maritime). Après exécution des rectifications, le liquidateur établit un nouveau rapport, après quoi le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué. Par ailleurs, le président ne se livre qu'à une constatation *prima facie*, et la question de savoir si la conversion s'est correctement effectuée peut être encore mise à l'ordre du jour par un créancier qui introduit une réclamation contre la constitution du fonds de limitation.

4.573. La constitution du fonds est bien entendu de la plus haute importance pour les créanciers. C'est pourquoi l'ordonnance doit faire l'objet d'une publicité, aussi bien par une publication au Moniteur belge et dans d'autres publications énumérées – il importe à cet égard que la nouvelle de la constitution du fonds fasse l'objet de la communication la plus large et la plus efficace possible et la formulation de la disposition de la loi est harmonisée avec celle d'autres dispositions de l'ébauche de Code belge de la navigation sur les publications obligatoires¹⁰³² – que par un courrier directement adressé aux créanciers connus. Cette réglementation ne s'écarte pas pour l'essentiel de celle figurant dans la Loi Maritime (art. 48, § 5, premier, deuxième et troisième alinéa *juncto* art. 496 et 472 ancienne loi sur les faillites). Ici, la publicité de l'ordonnance est réglementée dans les §§ 3 et 4 proposés.

4.574. Le délai pour présenter la déclaration de créance est établi par le liquidateur. Dans la Loi Maritime, ce délai est établi dans l'ordonnance du président et, lorsqu'il existe des créanciers étrangers pour lesquels ce délai est trop court, prolongé par le juge-commissaire (voir art. 496-497 ancienne loi sur les faillites *juncto* art. 48, § 5 Loi Maritime). Selon le Code belge de la navigation,

¹⁰³² Voir en particulier Livre bleu 3.

les aspects pratiques de la procédure de liquidation doivent être autant que possible laissés à la discrétion du liquidateur pour que ce dernier puisse organiser ses activités de manière optimale.

4.575. Si le constituant du fonds fait faillite après la constitution du fonds de limitation, il est clairement précisé que cette faillite n'a pas de conséquences pour le fonds de limitation. Le curateur ne peut faire valoir de droits sur le fonds. Ce dernier reste exclusivement réservé aux créanciers dont la créance est concernée par la limitation de la responsabilité. La règle en la matière, figurant au § 5, est reprise de l'article 49, § 1^{er} de la Loi Maritime et doit être lue conjointement à la reprise à l'article 4.45, § 5, déjà commenté, de l'article 11.1 de la Convention LLMC, qui dispose que le fonds n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée. Tout comme la faillite, un report de paiement et une réorganisation judiciaire n'ont pas de conséquences pour le fonds.

B.1.5.8. ARTICLE 4.52. FINS DE NON-RECEVOIR

A) TEXTE DE LOI

4.576.

Article 4.52. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 4.45, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 4.45, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

- 1° au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;
- 2° au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;
- 3° au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison, ou
- 4° dans l'État où la saisie a lieu.

§ 3. Les dispositions des § 1^{er} et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les conséquences juridiques mentionnées aux § 1^{er} et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

B) COMMENTAIRE

4.577. Les §§ 1^{er}, 2 et 3 proposés constituent la reprise de l'article 13 de la Convention LLMC. Les dispositions de cette convention sont presque littéralement reprises. L'intitulé de la disposition de la convention et par conséquent de l'article de loi ici proposé s'intitule « Fins de

non-recevoir », mais « Conséquences de la constitution du fonds » aurait peut-être été plus adéquat.

4.578. Une modification importante concerne le champ d'application des règles reprises aux §§ 1^{er} et 2. La Convention LLMC renvoie à la constitution d'un fonds conformément à son article 11. Les conséquences juridiques de la constitution du fonds, telles qu'elles sont déterminées à l'article 13 de la Convention LLMC, ne sont en effet d'application que lorsqu'un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11 de la Convention LLMC, dans un État partie à la Convention LLMC¹⁰³³. De la même manière, les conséquences juridiques de la constitution du fonds telles qu'elles sont déterminées à l'article 13 de la Convention CLNI, ne sont d'application que lorsqu'un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11 de la Convention CLNI. La disposition proposée ici renvoie à la base juridique nationale de l'article 4.XX de l'ébauche de Code belge de la navigation. La situation relative au fonds constitué dans d'autres États parties que la Belgique est clarifiée dans l'article 4.XX commenté ci-après, à propos des aspects de DIP.

4.579. Durant les travaux préparatoires de la Convention LLMC, il a été précisé, à toutes fins utiles en fait, que l'article 13.1 de la Convention LLMC porte sur la possibilité d'une exécution forcée des créances¹⁰³⁴, et non sur la possibilité de présenter des créances devant un juge. La disposition ne s'oppose donc pas en principe au fait qu'un créancier qui a introduit une créance à l'encontre du fonds puisse également introduire une action sur le fond en dehors du fonds de limitation¹⁰³⁵. L'exécution de ce jugement ne peut cependant que viser le fonds de limitation.

4.580. À l'égard d'un fonds constitué en Belgique, les conséquences juridiques ne sont d'application qu'à partir de l'ordonnance dans laquelle le président constate que le fonds de limitation est constitué. À partir de cette ordonnance de disponibilité, le constituant du fonds peut invoquer la protection que lui offre un fonds de limitation. Le § 4 proposé reprend cette règle qui figurait déjà à l'article 48, § 5, premier alinéa de la Loi Maritime, et qui se rencontre d'ailleurs aussi dans plusieurs autres pays. La question de savoir s'il est entièrement conforme à la Convention LLMC d'exiger qu'une décision judiciaire soit rendue pour que les conséquences juridiques entrent en vigueur, y compris lorsque le paiement a déjà eu lieu précédemment, peut continuer à ne pas être examinée ici (voir en outre la directive 6(b) et (c) du CMI).

¹⁰³³ Compar. Anvers 5 février 2002, *Eur.Vervoerr.* 2002, 231.

¹⁰³⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Anvers, CMI, 2000, 324.

¹⁰³⁵ Compar. Cass. 22 août 1968, *Arr.Cass.* 1968, 1339; Anvers 5 mars 1996, *RHA* 1996, 312; voir aussi Federal Court of Canada (Order) 7 mars 2000 (No. T-1887-99), *Canadian Pacific Railway Company v. The Owners and all Others Interested in the Ship "Sheena M", The Owners and all Interested in the ship "Rintow 901", Bayside Towing Ltd., Rintow Marine Ltd., Eugene Beckstrom and William Frizell*, discuté sur http://www.Loi.ducomitemaritime.org/jurisp/ju_llmc.html:

Article 13 of the 1976 LLMC Convention does not bar liability proceedings going forward at the same time as limitation proceedings, but there may be situations in which a stay should be granted.

A) TEXTE DE LOI

4.581.

Article 4.53. Déclaration de créance

§ 1^{er}. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, au greffe du tribunal de commerce. Sur demande, le greffier leur fournit un accusé de réception.

Chaque déclaration mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sans préjudice de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations peuvent lui être faites ou données au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existait aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts sur les sommes réclamées courent à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

B) COMMENTAIRE

4.582. Le § 1^{er} proposé régit la déclaration de créance au sens strict. Les créanciers doivent faire la déclaration de leurs créances et déposer leurs pièces justificatives. Par pièces justificatives, on entend toutes les pièces, de quelque nature que ce soit, dont il appert que le créancier a une créance à l'encontre du constituant du fonds. Il n'est pas requis que le créancier doive déjà disposer d'une condamnation du constituant du fonds. Contrairement à ce que prévoit le droit des faillites (voir art. 63, dernier alinéa de la loi sur les faillites), il est établi que la déclaration de

créance peut toujours être signée par l'avocat du créancier. Dans le cas d'une limitation de responsabilité, il existe une réelle possibilité que les créanciers se trouvent dans différents pays et différents continents. Si la déclaration de créance devait alors être signée par le créancier lui-même, cela pourrait entraîner une perte de temps et des complications superflues. La réglementation relative à l'élection de domicile figurant dans le dernier alinéa du § 1^{er} est reprise de l'article 64 de la loi sur les faillites.

4.583. Il est possible qu'un créancier ait une créance contre plus d'une partie, par exemple contre le propriétaire du navire et contre l'affrètement du navire. Parfois, ces parties peuvent constituer un seul fonds qui vaut pour elles toutes. Mais il est également possible que le créancier dépose des créances distinctes, par exemple lorsqu'une partie peut limiter sa responsabilité et que l'autre partie ne le peut pas. Dans pareille circonstance, le créancier doit informer le liquidateur du fonds de limitation des démarches qu'il entreprend vis-à-vis de l'autre partie, pour éviter que le créancier puisse finalement récupérer davantage que ce à quoi il a droit. Cette disposition est réglementée dans le § 2. Une sanction immédiate du non-respect de cette obligation d'information peut cependant difficilement être reprise dans le texte de la loi.

4.584. Le § 3 proposé confirme que la déclaration de créance interrompt la prescription relative à cette créance. Une telle règle est déjà généralement admise mais l'absence d'une disposition légale fait qu'un doute reste possible en la matière¹⁰³⁶.

La prescription ne recommence à courir qu'après la clôture du fonds dans la mesure où, bien entendu, la créance existe encore. La répartition et la clôture du fonds de limitation impliquent en effet l'épuisement de la créance.

Conformément à la directive 9(b) du CMI, il est clairement indiqué que l'interruption est irrévocable. Même si le fonds fait l'objet d'une dissolution anticipée, la prescription ne recommence à courir qu'à compter de l'ordonnance de clôture.

4.585. Les intérêts sur les créances qui ont été introduites par les créanciers doivent s'interrompre à un moment déterminé, afin de parvenir à des montants fixes et de permettre aux liquidateurs de procéder aux calculs nécessaires. Le § 4 proposé a opté, s'agissant de la date finale, pour la date de l'ordonnance de disponibilité. Généralement, la poursuite ou non des intérêts ne fera pas de différence. La relation entre les créances n'est en effet pas influencée.

4.586. S'agissant du § 5 proposé, il convient de souligner que les créanciers qui n'ont pas remis à temps leur déclaration de créance peuvent cependant encore le faire par la suite, à savoir jusqu'au moment où le fonds a été entièrement réparti. À partir de ce moment-là, faire encore une déclaration n'a plus de sens, étant donné que le liquidateur ne dispose plus de fonds. Un créancier qui fait une déclaration tardive doit cependant accepter les opérations qui se sont déroulées avant sa déclaration tardive. Il ne peut plus faire valoir ses droits que vis-à-vis du fonds de limitation tel que celui-ci se présente au moment de sa déclaration tardive. Il ne peut pas non plus contester le droit à la limitation de la responsabilité et le montant de la limitation applicable. La règle proposée est en partie inspirée par la directive 13(a) du CMI.

¹⁰³⁶ Voir à ce sujet *supra*, n° 4.389.

A) TEXTE DE LOI

4.587.

Article 4.54. Vérification des créances

§ 1^{er}. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de commerce qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application conforme.

B) COMMENTAIRE

4.588. Le liquidateur d'un fonds de limitation constitue en fait le « premier juge ». Il évalue la créance introduite et il émet un avis à son égard. Dans de nombreux cas, les créanciers auront introduit une procédure distincte sur le fond à l'encontre du constituant du fonds et ils présenteront à l'appui de leurs créances une condamnation du constituant du fonds. Mais même en pareil cas, le liquidateur remplit encore une tâche de contrôle: il lui incombera entre autres de vérifier si la créance entre bien en ligne de compte pour la limitation et peut donc être introduite auprès du fonds. Les créanciers ne sont cependant pas tenus d'introduire au préalable une procédure sur le fond à l'encontre du constituant du fonds. S'ils estiment que les pièces dont ils disposent établissent de manière suffisamment claire le bien-fondé de leur créances, il leur est loisible d'introduire cette créance sur la seule base des pièces à conviction. Dans ce cas, le liquidateur, conformément au § 1^{er} proposé, devra évaluer le bien-fondé de la créance et émettre un avis à ce sujet.

A la différence de ce que prévoit la Loi Maritime¹⁰³⁷, le § 1^{er} présenté ici détermine en outre que le liquidateur entame ses activités « [d]ès que possible ». Compte tenu de la diversité des situations qui peuvent se présenter, il n'est pas utile de définir davantage ce délai. Dans certains cas, par exemple, le constituant du fonds reconnaîtra sa responsabilité alors que dans d'autres cas, il la contestera absolument. Il appartient au liquidateur et aux parties concernées qui peuvent faire connaître leur point de vue à ce sujet au liquidateur, d'évaluer à partir de quel moment il est judicieux d'entamer les activités de liquidation.

La règle selon laquelle le liquidateur peut agir en concertation avec les créanciers et les débiteurs pour exiger la présentation des pièces manquantes est dans une certaine mesure inspirée par la législation néerlandaise (voir art. 642l.4 Rv.).

4.589. Selon le § 2 proposé, le liquidateur émet un avis sur les créances introduites et les contestations qui sont apparues relativement à ces créances. Cet avis est communiqué au constituant du fonds, aux créanciers et, si possible, aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué, et toutes ces parties disposent ensuite d'un délai d'un mois pour faire connaître leurs éventuelles objections à l'encontre de cet avis. Si aucune objection n'est formulée, l'avis devient définitif sur la base du § 4 proposé et le liquidateur peut, sur la base de cet avis, poursuivre ses activités (en particulier procéder à la répartition).

4.590. Le § 3 proposé dispose que lorsque des objections sont formulées, l'affaire est renvoyée au tribunal de commerce, qui évaluera sur le fond les objections soulevées. En outre, il est confirmé, afin de clarifier le droit actuel, que le tribunal est toujours compétent, aussi bien matériellement et territorialement, pour connaître de telles contestations. En effet, il serait peu conforme à l'économie des procédures qu'un créancier qui fait la déclaration de sa créance et qui, en conséquence d'une contestation relativement à cette créance, se retrouve devant le tribunal, puisse se voir objecter par la suite que ledit tribunal n'est pas compétent et qu'il se trouve alors contraint d'entamer encore une procédure devant un autre juge (éventuellement même devant un tribunal étranger).

4.591. Dans la plupart des cas, le liquidateur attendra que toutes les créances aient pu être évaluées pour fournir un seul avis global. Cependant, dans certaines circonstances, il peut être utile d'éclaircir déjà au préalable certains points de contestation. Lorsque, par exemple, il existe une contestation quand au fait qu'une certaine créance peut bel et bien être introduite vis-à-vis du fonds, il pourrait s'avérer utile d'obtenir à cet égard une exclusion immédiate, si bien que les démarches suivantes pourront le cas échéant être effectuées sans plus devoir tenir compte de la créance en question. La méthode de travail est identique: le liquidateur établit un avis sur la partie contestée et transmet cet avis au constituant du fonds, aux créanciers et aux autres personnes qui peuvent recourir au même fonds. Si aucune objection n'est formulée, l'avis du liquidateur sur la partie contestée devient définitif, et la procédure peut se poursuivre sur cette base. Mais si des objections sont formulées, l'affaire est renvoyée au tribunal qui tranchera sur le fond à propos de la partie contestée. Tous ces éléments sont réglementés dans le § 5 proposé qui constitue un complément au droit actuel.

¹⁰³⁷ Voir *supra*, n° 4.390.

A) TEXTE DE LOI

4.592.

Article 4.55. Contestation des condamnations sur le fond

§ 1^{er}. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'ampleur de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation au premier alinéa, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi:

1^o que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2^o que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1 s'applique sans préjudice des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

B) COMMENTAIRE

4.593. Les créanciers doivent faire déclaration de leur créance, soit sur la base d'une condamnation qu'ils ont déjà obtenue, soit sur la base d'autres pièces à conviction. Ces déclarations doivent être vérifiées par le liquidateur, mais il va de soi que les autres créanciers ont également un intérêt à cet égard. Lorsqu'une créance est acceptée à tort, le paiement aux autres créanciers diminue d'autant. Par conséquent, non seulement le liquidateur, mais aussi les autres parties ont en principe la possibilité de contester les créances introduites par un créancier.

Lorsqu'un créancier ne dispose pas d'une décision de justice et qu'il introduit sa créance sur la base de pièces à conviction, peu de problèmes se posent: les autres créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui peuvent invoquer le même fonds peuvent bien entendu communiquer leur position concernant cette créance au liquidateur et, le cas échéant, introduire des objections contre l'avis du liquidateur s'agissant de la créance en question.

Lorsque le créancier dispose bien d'une décision de justice, les choses sont plus compliquées. Dans la plupart des cas, les autres créanciers n'ont pas été parties à cette procédure, si bien que ce jugement n'a pas acquis à leur égard force de chose jugée. D'autre part, l'intention ne peut pas être non plus qu'un créancier, qui a déjà obtenu une condamnation en Belgique ou à l'étranger, soit contraint à reprendre une fois encore cette procédure devant le tribunal auprès duquel le fonds a été constitué. C'est pourquoi il est établi qu'un jugement belge ou étranger ne peut être contesté par le liquidateur et les autres personnes qui n'étaient pas parties à cette procédure, sauf s'ils peuvent démontrer que le jugement a été obtenu de manière frauduleuse (*fraus omnia corrumpit*), ou que le défendeur a mené la procédure en faisant preuve d'une grave négligence. Seule une défense extrêmement négligente peut conduire à ignorer la condamnation, ce qui implique que le créancier concerné devra prouver d'une autre manière sa créance. L'intention n'est naturellement pas d'analyser *post factum* la défense menée et de saisir la moindre peccadille

dans la stratégie procédurale pour attaquer la décision de justice. En cas de différend, le tribunal examinera si les conditions pour contester la condamnation sont remplies.

La solution proposée se rattache à la réglementation allemande en la matière¹⁰³⁸ et à la directive 15¹⁰³⁹ de CMI.

La réglementation proposée s'applique sans préjudice des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition, de l'article 25 du Code de droit international privé et, bien entendu, du règlement Bruxelles I relatif à la reconnaissance des jugements étrangers.

B.1.5.12. ARTICLE 4.56. RÉPARTITION DU FONDS DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.594.

Article 4.56. Répartition du fonds de limitation

§ 1^{er}. Excepté les articles 4.38, § 1^{er} et 2 et 4.39 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient éteint sa créance vis-à-vis du requérant.

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des § 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

¹⁰³⁸ Voir *supra*, n° 4.438.

¹⁰³⁹ Voir *supra*, n° 4.416.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

B) COMMENTAIRE

4.595. Dans le cadre de la répartition d'un fonds de limitation naît un concours de créanciers qui sont tous traités sur le même pied. En principe, aucune priorité ne peut être invoquée. Le § 1^{er} proposé est basé sur l'article 12.1 de la Convention LLMC. Les mêmes principes sont, en partie de manière superflue, repris aux articles 51, § 1^{er} et 52, § 1^{er} de la Loi Maritime.

Conformément aux dispositions citées de cette convention, une réserve est faite concernant la priorité éventuelle sur la base de l'article 6.3 de la Convention LLMC. L'introduction d'une telle priorité est toutefois laissée au législateur régional.

Parmi les droits de priorité exclus par le § 1^{er} figurent bien les droits de sûretés maritimes qui sont réglementés au Chapitre 3 du Titre 2 de l'ébauche de Code belge de navigation. Il n'est pas nécessaire d'introduire une disposition expresse en ce sens comme celle qui existe dans la législation anglaise¹⁰⁴⁰.

4.596. Selon le § 2 proposé, qui reprend la règle figurant à l'article 52, § 2 de la Loi Maritime, le paiement de la partie du fonds de limitation, sur lequel un créancier possède un droit, entraîne l'extinction de sa créance. Le créancier ne pourra plus par conséquent récupérer d'une autre manière, en particulier sur d'autres actifs du constituant du fonds, la partie de sa créance qu'il n'a pas pu récupérer sur le fonds.

4.597. Le § 3 dispose que le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles. Cette possibilité existe aussi notamment en droit allemand, en droit français et en droit norvégien¹⁰⁴¹. Les répartitions intermédiaires peuvent être utiles, étant donné qu'il peut s'écouler un long laps de temps avant que toutes les contestations relatives à toutes les créances se soient définitivement résolues et que l'on puisse établir la répartition définitive du fonds. À cet égard, il peut également être renvoyé à la directive 15(c) du CMI.

4.598. Le § 4 qui n'est proposé que par souci de complétude, est inspiré par la directive 11(f) du CMI (voir également art. 13.3 LLMC).

4.599. Le § 5 proposé reprend l'article 12.2 de la Convention LLMC.

4.600. Le § 6 proposé reprend l'article 12.3 de la Convention LLMC.

4.601. Le § 7 proposé reprend l'article 12.4 de la Convention LLMC.

4.602. Le § 8 proposé est basé sur la directive 20(a) du CMI.

4.603. Le § 9 proposé est basé sur la directive 21 du CMI.

¹⁰⁴⁰ Voir *supra*, n° 4.449.

¹⁰⁴¹ Voir *supra*, n° 4.439, 4.461 ou 4.481.

A) TEXTE DE LOI

4.604.

Article 4.57. Clôture du fonds de limitation

§ 1^{er}. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation de procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par l'octroi d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les conséquences judiciaires déterminées à l'article 4.52.

§ 3. Si le § 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 4.59. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

B) COMMENTAIRE

4.605. Si, après la liquidation de toutes les créances, il existe encore un solde positif, ce solde revient à la personne qui à l'époque a constitué le fonds ou aux personnes qui ont repris les droits du constituant initial du fonds (suite à une faillite, à une reprise, à une fusion, etc.). Ces dispositions sont réglementées dans le § 1^{er} proposé, qui est basé sur l'article 52, § 3, premier alinéa de la Loi Maritime.

4.606. Pour le cas où le fonds ne serait plus conforme aux exigences – par exemple parce que le constituant du fonds ne satisfait pas à une ordonnance visant à l'obtention d'une garantie complémentaire (art. 4.58) – ou si, en particulier après une réclamation, il est établi qu'il n'y a pas de droit à la limitation de la responsabilité (art. 4.59, § 3), le § 2 proposé introduit une protection pour les créanciers, qui est inspirée par la directive 9(a) du CMI. L'alternative consistant, comme aux Pays-Bas, à introduire un délai d'attente avant que le fonds ne soit remboursé¹⁰⁴², offre moins de garanties aux créanciers, y compris en matière d'égalité de traitement (a fortiori lorsque le fonds est constitué par l'octroi d'une sûreté) et ne mérite pas d'être suivie. Il est préférable de continuer à liquider et à répartir le fonds disponible, y compris lorsque cela présuppose la poursuite de la procédure normale.

4.607. Le § 3 proposé dispose que les créanciers récupèrent leurs possibilités d'exécution normale à l'encontre du débiteur lorsque le fonds est dissous. Dans ce cas, le fonds est estimé n'avoir jamais existé, si bien que l'article 4.53, § 4 ne trouve pas à s'appliquer et que les intérêts sur les créances des créanciers sont dus jusqu'à la date du paiement effectif.

4.608. Aux termes de la liquidation et de la répartition du fonds de limitation, ou si ce fonds est dissous d'une autre manière, le liquidateur rédige un avis final dans lequel il explique de quelle manière il a mis un terme au fonds. Il est possible de présenter des objections à l'encontre de cet avis final. Une fois que l'avis final est devenu définitif et qu'il a été tranché de manière définitive sur les objections formulées, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé. Ces éléments sont réglementés dans le § 4 qui précède. De cette manière, un point final est clairement établi, et il est encore possible de vérifier ultérieurement pourquoi et de quelle manière le fonds a été clôturé.

B.1.5.14. ARTICLE 4.58. GARANTIE COMPLÉMENTAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.609.

Article 4.58. Garantie complémentaire

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peuvent, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que l'octroi d'une garantie complémentaire soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie complémentaire doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie complémentaire n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 4.57, § 2.

B) COMMENTAIRE

4.610. Si le fonds de limitation est constitué au moyen d'une sûreté, cette sûreté doit également contenir une provision pour les intérêts à échoir (art. 4.45, § 3). Dans la pratique, cependant, il s'avère souvent difficile de prévoir la durée de la procédure et il arrive semble-t-il régulièrement que la sûreté initialement fournie ne suffise plus. Dans une telle hypothèse, le liquidateur comme

¹⁰⁴² Voir *supra*, n° 4.476.

les créanciers doivent disposer de la possibilité de faire imposer au constituant du fonds l'octroi d'une garantie complémentaire, pour une période complémentaire d'intérêts.

Si le constituant du fonds fournit la garantie complémentaire, la procédure ordinaire se poursuit naturellement. Mais si le constituant du fonds refuse de fournir une garantie complémentaire ou n'est plus en état de le faire, la sûreté n'est plus suffisante et il est fait application de l'article 4.57, § 2.

B.1.5.15. ARTICLE 4.59. FORCE JURIDIQUE DES ORDONNANCES ET OBJECTION CONTRE LES ORDONNANCES

A) TEXTE DE LOI

4.611.

Article 4.59. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1^{er}. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice à la chose elle-même. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de commerce dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 4.51, § 3 dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

Elle est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné au premier alinéa, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de commerce se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider:

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne pouvait être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé au huitième alinéa, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les cinq jours à compter de sa date, dans:

1° l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation;

2° au moins une publication hebdomadaire soit spécifiquement axée sur la navigation, soit publiée dans l'arrondissement où le tribunal a son siège;

3° si nécessaire, dans une ou plusieurs publications étrangères axées sur la navigation;

4° selon les modalités électroniques prescrites le cas échéant à titre complémentaire par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 4.57, § 2.

Durant la procédure d'objection, les conséquences juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 4.9, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 4.58, est également portée devant le tribunal de commerce. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de commerce juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a force de chose jugée vis-à-vis de chacun.

B) COMMENTAIRE

4.612. La possibilité doit être offerte au constituant du fonds de constituer rapidement et simplement un fonds, de manière à ce qu'il puisse invoquer les conséquences juridiques et la protection offerte par un fonds. Les ordonnances du président en la matière sont donc exécutoires par provision. Le président exerce seulement un contrôle limité, *prima facie*. Il va dès lors de soi que lors de contestations ultérieures, le juge du fond n'est pas lié par les ordonnances du président. Tout cela est d'ailleurs le cas également selon la Loi Maritime (art. 48, § 7, qui renvoie à l'art. 1039 C.jud.).

4.613. Les ordonnances du président ne peuvent être attaquées que selon les modalités et dans les délais établis aux §§ 2 et ss. Si, dans le délai fixé, aucune contestation ne survient, la validité juridique de la constitution du fonds est définitivement établie et aucun juge ne peut en juger autrement.

4.614. Le constituant du fonds peut constituer de manière simple et rapide un fonds de limitation. Ensuite, la possibilité doit être offerte aux créanciers d'attaquer la constitution du fonds et de faire juger sur le fond si le fonds a été effectivement valablement constitué. À cet égard, il est de la plus haute importance que toutes ces contestations soient concentrées auprès d'un seul tribunal et cela aussi bien au niveau national qu'au niveau international. Lorsque différents juges, chacun de leur côté, évaluent si le fonds de limitation a été ou non valablement constitué, des jugements contradictoires sont presque inévitables.

Seul le tribunal de commerce dont le président a été impliqué dans la constitution du fonds peut évaluer les questions relatives à la validité de ce fonds. D'autres juges, comme le juge qui doit juger de la demande sur le fond d'un créancier et de la responsabilité du constituant du fonds, ne sont pas compétents pour juger de la validité de ce fonds.

Il a été expressément opté pour des termes neutres tels que « objection » (« *bezwaar* ») et « introduire une objection » (« *bezwaar indienen* »); il n'est plus fait usage du terme « opposition »

(« *verzet* ») qui est utilisé dans l'actuel article 48, § 5, quatrième alinéa de la Loi Maritime. Ce choix visait à éviter la confusion avec les procédures d'opposition et de tierce-opposition au sens du Code judiciaire. Un créancier qui soulève une objection contre les ordonnances du président entame ainsi devant le tribunal de commerce une procédure sur le fond, qui est régie par les règles normales de procédure relative aux procédures sur le fond, étant bien entendu qu'il s'agit d'une procédure sur requête.

4.615. Les contestations relatives à la validité du fonds constitué sont portées devant le tribunal de commerce dont le président a rendu les ordonnances, dans un délai de trois mois après la publication de la seconde ordonnance. Ce délai de trois mois est, le cas échéant, prolongé des délais prévus à l'article 55 C.jud. Une telle possibilité est prévue au § 3 proposé, qui ne s'écarte pas essentiellement de la réglementation de la Loi Maritime (art. 48, § 5, quatrième alinéa).

4.616. Lorsqu'une objection est introduite, le greffe avertit, toujours selon le § 3 proposé, le liquidateur, les créanciers connus, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds, si bien que ces parties peuvent, si elles le souhaitent, intervenir dans la procédure pour faire connaître leur point de vue.

4.617. Le § 3 proposé régleme en outre le traitement des objections par le tribunal.

Le tribunal évalue toutes les questions possibles qui peuvent se poser quant à la validité de la constitution du fonds, comme la question de savoir si le fonds a été constitué en un lieu autorisé par la convention applicable, ou si le constituant du fonds appartient à une catégorie de personnes qui peuvent invoquer la limitation de la responsabilité, ou si le montant de la limitation est correctement calculé, ou si le constituant du fonds s'est rendu ou non coupable d'un comportement qui introduit une rupture de la limitation, etc.¹⁰⁴³ La procédure qui est donc introduite devant le tribunal est une procédure ordinaire sur le fond et non une procédure d'opposition ou une procédure de tierce-opposition au sens du Code judiciaire. Dans cette procédure, le tribunal n'est naturellement pas lié par les ordonnances que le président a rendues.

L'objection concerne toujours et de droit les deux ordonnances du président. Selon la Loi Maritime, il était, du moins selon la conception belge classique¹⁰⁴⁴, possible d'introduire *séparément* une opposition contre les deux ordonnances; en outre, la possibilité d'une telle introduction était valable pendant un délai différent. Généralement, une objection ne sera introduite qu'après la publication de la seconde ordonnance, étant donné que les créanciers ne peuvent avoir normalement connaissance qu'à ce moment-là de la constitution du fonds de limitation. Si cependant, un créancier a été malgré tout informé du fait que le constituant du fonds a introduit une requête et a obtenu une ordonnance d'ouverture, il est loisible à ce créancier de faire connaître immédiatement son objection sans attendre la seconde ordonnance. Dans ce cas également, le tribunal se trouve saisi de la totalité de la problématique de la constitution du fonds.

Si le tribunal estime qu'une objection est fondée, il peut faire dissoudre le fonds. À titre d'alternative, cependant, il peut ordonner, là où cela s'avère possible, que des adaptations soient apportées au fond. Une adaptation ne sera naturellement pas toujours possible. Si, par exemple, le tribunal constate que le constituant du fonds n'appartient pas à une catégorie de personnes qui ont droit à invoquer la limitation, cela ne peut être corrigé. Cependant, lorsqu'une correction est possible, par exemple dans le cas d'un montant calculé erronément, des procédures superflues peuvent ainsi être évitées. Sans quoi, le constituant du fonds se verrait en effet contraint de relancer une procédure de limitation entièrement nouvelle. Si le tribunal ordonne une adaptation,

¹⁰⁴³ Compar. pour le droit actuel Stevens Bva, 166-167, n° 328.

¹⁰⁴⁴ Voir *supra*, n° 4.381.

il fixe également le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Un tel jugement doit également être publié, étant donné qu'il peut présenter un intérêt considérable pour les créanciers.

4.618. Si une objection est introduite contre un fonds de limitation, les conséquences juridiques de la constitution du fonds restent valables jusqu'à ce que le tribunal ait rendu son jugement. Cette règle est explicitement formulée au § 3, dernier alinéa. Pendant la procédure d'objection, le constituant du fonds peut donc continuer à invoquer la protection que lui offre le fonds, en particulier dans le domaine des procédures de saisie. Il a déjà été exposé plus haut les raisons pour lesquelles le choix a été fait de s'écarter d'une règle de suspension des conséquences juridiques¹⁰⁴⁵.

4.619. Le paragraphe 3 concerne la forme la plus courante d'objection. Cependant, dans certains autres cas, le président peut rendre des ordonnances, par exemple concernant une sûreté complémentaire pour les intérêts (art. 4.58), contre lesquelles il est également possible de formuler une objection. L'introduction d'une telle objection est réglementée par le § 4 proposé.

4.620. La constitution d'un fonds de limitation constitue en soi une forme de paiement global à tous les créanciers vis-à-vis desquels la limitation de la responsabilité peut être invoquée. Les ordonnances relatives au fonds de limitation doivent dès lors valoir vis-à-vis de tous ces créanciers. La situation serait inutilement compliquée si la constitution d'un fonds de limitation était considérée comme non valide vis-à-vis de certains créanciers alors qu'elle serait valide vis-à-vis d'autres créanciers. Le § 5 proposé fournit une solution à cet égard.

B.2. BATEAUX D'INTÉRIEUR

B.2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

B.2.1.1. ARTICLE 4.60. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.621.

Sous-section B – Bateaux d'intérieur

§ 1^{er}. Dispositions générales

Article 4.60. Définitions

§ 1^{er}. Dans la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention CLNI »: la convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), telle que modifiée ultérieurement par des actes auxquels la Belgique a adhéré et qui sont entrés en vigueur;

2° « propriétaire de bateau »: le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau;

3° « bateau de navigation intérieure » et « bateau »: un bateau de navigation intérieure, ce qui englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;

¹⁰⁴⁵ Voir *supra*, n° 4.382.

4° « assistant » désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage; ces opérations comprennent également celles que vise l'article 4.65, § 1, 4°, 5° et 6°;

5° « créance résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau »: toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne:

a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandise;

6° « unité de compte »: le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans la présente sous-section, la responsabilité du propriétaire de bateau comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

B) COMMENTAIRE

4.622. S'agissant du § 1^{er}, 1°, il convient de rappeler la réglementation reprise à l'article 20 de la Convention CLNI concernant la modification des seuils de responsabilité. La disposition proposée ici n'a naturellement pas l'intention d'influencer la procédure spécifique de modification décrite dans la convention.

4.623. Les définitions proposées au § 1^{er}, 2°, 3° et 4° sont reprises de l'article 1.2 de la Convention CLNI. Elles doivent également faire l'objet d'une interprétation propre à la convention.

4.624. La définition du § 2, 5° repose sur l'article 7.2 de la Convention CLNI. Même si cette définition, selon le texte de la convention, ne vaut que pour l'application de l'article 7 de la Convention CLNI, sur le plan de la technique légistique, il est préférable de l'accueillir dans l'article présenté ici.

4.625. La définition du § 2, 6° repose sur l'article 8.1, première phrase de la Convention CLNI.

4.626. Le § 2 repose sur l'article 1.4 de la Convention CLNI.

B.2.1.2. ARTICLE 4.61. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

4.627.

Article 4.61. Interprétation

La présente sous-section est interprétée conformément à la Convention CLNI.

B) COMMENTAIRE

4.628. La disposition proposée correspond à l'article 4.30, commenté ci-dessus.

A) TEXTE DE LOI

4.629.

Article 4.62. Application internationale

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances:

1° le bateau naviguait sur une voie d'eau soumise au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention de Luxembourg du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou sur n'importe quelle voie d'eau en Belgique;

2° des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou [3° un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.]

Cette sous-section s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

§ 2. Les règles de procédure en vue de l'application de l'article 4.73 sont régies par la législation belge.

§ 3. Sous réserve des dispositions de la présente sous-section, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure y relatives, sont régies par la loi belge.

B) COMMENTAIRE

4.630. Le § 1^{er} proposé repose sur l'article 15.1 de la Convention CLNI. Le § 1^{er}, 1° intègre l'élargissement visé à l'article 15.2 de cette Convention CLNI.

S'agissant du passage placé entre crochets, il est encore une fois renvoyé aux propositions plus détaillées concernant l'enlèvement des épaves qui sont reprises dans le volet de droit public de l'ébauche de Code belge de la navigation¹⁰⁴⁶.

4.631. Le § 2 proposé repose sur l'article 10.3 de la Convention CLNI.

4.632. Le § 3 proposé repose sur l'article 14 de la Convention CLNI.

4.633. Il ne convient pas de reprendre des règles nationales plus détaillées de renvoi au DIP. Éventuellement, il peut être fait référence au règlement Rome I et au règlement Rome II.

¹⁰⁴⁶ Voir à ce sujet en particulier. *supra*, n° 4.7 et 4.490.

4.634. Dans la version en langue néerlandaise de cette sous-section, pour des raisons de cohérence de la technique légistique, le choix a été fait de maintenir le terme de « *berger* »¹⁰⁴⁷ utilisé ailleurs dans l'ébauche de Code belge de la navigation, alors que ce terme n'apparaît pas dans la version néerlandaise authentique de la Convention CLNI. Le texte français de la convention utilise les termes « assistant », « assistance » et « sauvetage »; le texte allemand emploie également « Berger » et « Retter » et utilise indifféremment les notions de « Bergung » et de « Hilfeleistung ». Étant donné que la notion visée a été définie plus amplement et largement, et que, quoi qu'il en soit, une interprétation conforme à la convention est requise, cette adaptation terminologique ne suscite pas d'objection.

B.2.2. LE DROIT À LA LIMITATION

B.2.2.1. ARTICLE 4.63. PERSONNES AYANT DROIT À LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.635.

§ II. Le droit à la limitation

Article 4.63. Personnes ayant droit à la limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente sous-section à l'égard des créances visées à l'article 4.65.

§ 2. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 4.65 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente sous-section.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente sous-section est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

B) COMMENTAIRE

4.636. La disposition proposée repose sur l'article 1.1, 1.3 et 1.5 de la Convention CLNI.

B.2.2.2. ARTICLE 4.64. RECONNAISSANCE DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.637.

Article 4.64. Reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

¹⁰⁴⁷ Voir *supra*, n° 4.505 et les références qui s'y trouvent.

B) COMMENTAIRE

4.638. La disposition proposée est la reprise de l'article 1.6 de la Convention CLNI.

B.2.2.3. ARTICLE 4.65. CRÉANCES SOUMISES À LA LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.639.

Article 4.65. Créances soumises à la limitation

§ 1^{er}. Sous réserve des articles 4.66 et 4.67, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

1^o créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2^o créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3^o créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

[4^o créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;]

[5^o créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau;]

6^o créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente sous-section et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au § 1^{er} sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du § 1^{er}, 4^o et 5^o ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

B) COMMENTAIRE

4.640. La disposition proposée s'appuie sur l'article 2 de la Convention CLNI.

S'agissant des passages entre crochets, des propositions plus développées seront formulées dans le cadre de l'élaboration du livre de l'ébauche de Code belge de la navigation consacré au droit public¹⁰⁴⁸.

¹⁰⁴⁸ Voir déjà *supra*, n° 4.522.

B.2.2.4. ARTICLE 4.66. CRÉANCES EXCLUES DE LA LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.641.

Article 4.66. Créances exclues de la limitation

Cette sous-section ne s'applique pas:

1° aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

2° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;

3° aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires;

4° aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 4.69.

B) COMMENTAIRE

4.642. La disposition proposée repose sur l'article 3 de la Convention CLNI, telle que modifiée.

B.2.2.5. ARTICLE 4.67. CONDUITE SUPPRIMANT LA LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.643.

Article 4.67. Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

B) COMMENTAIRE

4.644. La disposition proposée repose sur l'article 4 de la Convention CLNI.

B.2.2.6. ARTICLE 4.68. COMPENSATION DE CRÉANCES

A) TEXTE DE LOI

4.645.

Article 4.68. Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente sous-section a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

B) COMMENTAIRE

4.646. La disposition proposée repose sur l'article 5 de la Convention CLNI.

B.2.3. LIMITES DE RESPONSABILITÉ

B.2.3.1. ARTICLE 4.69. LIMITES GÉNÉRALES

A) TEXTE DE LOI

4.647.

§ III. Limites de responsabilité

Article 4.69. Limites générales

§ 1^{er}. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 4.70, nées d'un même événement, sont calculées comme suit:

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles:

- a) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
- b) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
- c) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
- d) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'al. c) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage;
- e) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux al. a), b) ou c) est majoré de 100

unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;

f) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article 4.60, § 1^{er}, 3^o, leur valeur au moment de l'événement;

2^o à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés sous 1^o;

3^o lorsque le montant calculé conformément à 1^o est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à 2^o peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées sous 1^o et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées sous 2^o;

4^o dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

§ 2. Les limites de responsabilité visées au § 1^{er}, 4^o s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

B) COMMENTAIRE

4.648. La disposition proposée repose sur l'article 6 de la Convention CLNI.

En ce qui concerne les règles nationales en matière de priorité dont les créances pour dommages à l'infrastructure des voies d'eau et des ports peuvent bénéficier en raison de l'article 6.3 de la Convention CLNI, aucune disposition n'en a été reprise ici parce que cette question est laissée aux législateurs régionaux.

B.2.3.2. ARTICLE 4.70. LIMITES POUR LES CRÉANCES DE PASSAGERS

A) TEXTE DE LOI

4.649.

Article 4.70. Limites pour les créances de passagers

A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 60 000 unités de compte, multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, la limite est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Ces limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 720.000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants:

1^o 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers;

2^o 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;

3° 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.

B) COMMENTAIRE

4.650. La disposition proposée repose sur l'article 7.1 de la Convention CLNI, telle que modifiée. La définition retenue à l'article 7.2 de la Convention CLNI est intégrée dans l'article 4.60, § 1^{er}, 5° déjà commenté plus haut.

B.2.3.3. ARTICLE 4.71. CONVERSION DANS LA MONNAIE NATIONALE

A) TEXTE DE LOI

4.651.

Article 4.71. Conversion dans la monnaie nationale

Les montants mentionnés aux articles 4.69 et 4.70 sont convertis dans la monnaie qui a cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué, ou la garantie visée à l'article 4.76 fournie.

La valeur en Droit de Tirage spécial de cette monnaie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

B) COMMENTAIRE

4.652. La disposition proposée repose sur l'article 8.1 de la Convention CLNI. La première phrase de cette dernière disposition est intégrée dans l'article 4.60, § 1^{er}, 6°, déjà commenté plus haut.

B.2.3.4. ARTICLE 4.72. CONCOURS DE CRÉANCES

A) TEXTE DE LOI

4.653.

Article 4.72. Concours de créances

§ 1^{er}. Sans préjudice des paragraphes § 2 et 3, les limites de responsabilité déterminées selon l'article 4.69 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

1° à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.60, § 1^{er}, 2 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

2° à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou

3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau

auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Lorsque, conformément à l'article 4.69, § 1^{er}, 1^o, d), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité pour chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.

§ 3. Lorsque, conformément à l'article 4.69, § 1, 1^o, e), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

§ 4. Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 4.70 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.60, § 1^{er}, 2^o, s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 4.70 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

B) COMMENTAIRE

4.654. La disposition proposée repose sur l'article 9 de la Convention CLNI.

B.2.4. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ SANS CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION

B.2.4.1. ARTICLE 4.73. PRINCIPES

A) TEXTE DE LOI

4.655.

§ IV. Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

Article 4.73. Principes

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 4.76 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

B) COMMENTAIRE

4.656. Le premier alinéa du § 1^{er} reprend l'article 10.1, première phrase de la Convention CLNI.

Le second alinéa correspond à l'article 4.42, deuxième alinéa, déjà commenté plus haut.

B.2.4.2. ARTICLE 4.74. CONSÉQUENCES JURIDIQUES

A) TEXTE DE LOI

4.657.

Article 4.74. Conséquences juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans la constitution d'un fonds de limitation:

1° les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable;

2° les dispositions de l'article 4.87, § 1^{er}, 5, 6 et 7 s'appliquent.

B) COMMENTAIRE

4.658. La règle proposée sous 1° correspond à l'article 4.43, 1°, déjà commenté plus haut.

4.659. La disposition proposée sous 2° constitue la reprise dans la législation interne de l'article 10.2 de la Convention CLNI.

B.2.4.3. ARTICLE 4.75. CONDAMNATION ET INTÉRÊTS

A) TEXTE DE LOI

4.660.

Article 4.75. Condamnation et intérêts

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamné à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

B) COMMENTAIRE

4.661. La disposition proposée correspond à l'article 4.44, déjà commenté plus haut.

B.2.5. LIMITATION DE RESPONSABILITÉ AVEC CONSTITUTION D'UN FONDS

B.2.5.1. ARTICLE 4.76. PRINCIPES

A) TEXTE DE LOI

4.662.

§ V. Limitation de responsabilité avec constitution d'un fonds

Article 4.76. Principes

§ 1^{er}. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de commerce a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence du montant calculé selon les dispositions des articles 4.69 et 4.70, applicables aux créances dont la personne qui constitue le fonds peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

La garantie est suffisante si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut exiger la discussion du débiteur principal.

Sur avis de la Commission de Droit Maritime, le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément à la présente sous-section n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 4.72, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.72, § 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 4.72, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.72, § 4.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir contre des personnes qui sont responsables de plus d'un bateau peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

B) COMMENTAIRE

4.663. L'article proposé constitue pour partie la reprise de l'article 11 de la Convention CLNI, et pour partie la reprise des règles contenues dans l'article 4.45, déjà commenté plus haut.

B.2.5.2. ARTICLE 4.77. REQUÊTE EN OUVERTURE D'UNE PROCÉDURE DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.664.

Article 4.77. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1^{er}. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de commerce.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de commerce est déterminée par l'article 627, 10^o du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1^{er}.

En outre, la requête mentionne:

1^o la nationalité et le nom du navire;

2^o l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3^o le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4^o la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation: versement en espèces ou garantie.

§ 4. À la requête sont annexées:

1^o la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2^o toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité.

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par des sous-sections différentes ne peut cependant être demandée dans la même requête.

B) COMMENTAIRE

4.665. La disposition proposée correspond à l'article 4.46, déjà commenté plus haut.

B.2.5.3. ARTICLE 4.78. DOSSIER AU GREFFE

A) TEXTE DE LOI

4.666.

Article 4.78. Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir:

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement;

2° une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 4.82, § 3 et des lettres visées à l'article 4.82, § 4;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et

4° les avis du liquidateur.

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

B) COMMENTAIRE

4.667. La disposition proposée correspond à l'article 4.47, déjà commenté plus haut.

B.2.5.4. ARTICLE 4.79. ORDONNANCE D'OUVERTURE

A) TEXTE DE LOI

4.668.

Article 4.79. Ordonnance d'ouverture

§ 1^{er}. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi et en particulier à l'article 4.76, § 3 et 4, le président du tribunal de commerce rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions mentionnées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé au premier alinéa ne peut excéder un mois:

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance, si une garantie doit être fournie. Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un liquidateur du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

B) COMMENTAIRE

4.669. La disposition proposée correspond à l'article 4.48, déjà commenté plus haut.

B.2.5.5. ARTICLE 4.80. LIQUIDATEURS

A) TEXTE DE LOI

4.670.

Article 4.80. Liquidateurs

§ 1^{er}. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les avocats inscrits sur une liste établie par l'assemblée générale du tribunal de commerce territorialement compétent. Ces avocats doivent avoir bénéficié d'une formation spéciale et offrir des garanties en matière de compétences dans le domaine du droit maritime. Sur avis de la Commission de Droit Maritime, le Roi réglemente la procédure de nomination des candidats et le cas échéant les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de commerce. L'assemblée générale procède également à la radiation des personnes qui ne sont plus inscrites comme avocats au tableau d'un ordre des avocats. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, en présence du président du tribunal, prêtent serment selon les formules suivantes:

« Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen. »; ou

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »; ou

« Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte sa mission dans une affaire déterminée, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, en signant au greffe le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de commerce peut à tout moment remplacer le liquidateur, ou augmenter ou réduire le nombre de liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 4.88, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en indemnités proportionnelles sur la base du montant du fonds de limitation.

B) COMMENTAIRE

4.671. La disposition proposée correspond à l'article 4.49, déjà commenté plus haut.

B.2.5.6. ARTICLE 4.81. CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.672.

Article 4.81. Constitution du fonds de limitation

§ 1^{er}. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur ès qualité. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur ès qualité.

B) COMMENTAIRE

4.673. La disposition proposée correspond à l'article 4.50, déjà commenté plus haut.

A) TEXTE DE LOI

4.674.

Article 4.82. Ordonnance de disponibilité

§ 1^{er}. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans laquelle il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion monétaire effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les cinq jours de sa date, par extrait:

1° dans l'annexe du Moniteur belge sur la navigation;

2° dans une publication paraissant au moins chaque semaine qui est spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît dans l'arrondissement où le tribunal a son siège;

3° si cela s'avère utile, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation;

4° le cas échéant, selon les modalités électroniques prescrites en outre par le Roi.

L'extrait mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance une lettre recommandée aux créanciers connus. La lettre contient les mêmes données que l'extrait visé au § 3 et mentionne dans quelle édition du Moniteur belge et dans quelles autres publications l'extrait a été publié.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

B) COMMENTAIRE

4.675. La disposition proposée correspond à l'article 4.51, déjà commenté plus haut.

B.2.5.8. ARTICLE 4.83. FINS DE NON-RECEVOIR

A) TEXTE DE LOI

4.676.

Article 4.83. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 4.76, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 4.76, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie, doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

§ 3. Les dispositions des § 1^{er} et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les conséquences juridiques mentionnées aux § 1^{er} et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

B) COMMENTAIRE

4.677. Les §§ 1^{er}, 2 et 3 proposés sont en partie la reprise de l'article 13 de la Convention CLNI. La réglementation correspond en partie à l'article 4.52, déjà commenté plus haut.

B.2.5.9. ARTICLE 4.84. DÉCLARATION DE CRÉANCE

A) TEXTE DE LOI

4.678.

Article 4.84. Déclaration de créance

§ 1^{er}. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, au greffe du tribunal de commerce. Sur demande, le greffier leur fournit un accusé de réception.

Chaque déclaration mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sans préjudice de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, l'élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la

déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations peuvent lui être faites ou données au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existait aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts sur les sommes réclamées courent à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

B) COMMENTAIRE

4.679. La disposition proposée correspond à l'article 4.53 déjà commenté plus haut.

B.2.5.10. ARTICLE 4.85. VÉRIFICATION DES CRÉANCES

A) TEXTE DE LOI

4.680.

Article 4.85. Vérification des créances

§ 1^{er}. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent, à compter de la date de l'avis, d'un délai d'un mois pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de commerce qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-

fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application conforme.

B) COMMENTAIRE

4.681. La disposition proposée correspond à l'article 4.54 déjà commenté plus haut.

B.2.5.11. ARTICLE 4.86. CONTESTATION DES CONDAMNATIONS SUR LE FOND

A) TEXTE DE LOI

4.682.

Article 4.86. Contestation des condamnations sur le fonds

§ 1^{er}. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'ampleur de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation au premier alinéa, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi:

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} s'applique sans préjudice des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

B) COMMENTAIRE

4.683. La disposition proposée correspond à l'article 4.55 déjà commenté plus haut.

B.2.5.12. ARTICLE 4.87. RÉPARTITION DU FONDS DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.684.

Article 4.87. Répartition du fonds de limitation

§ 1^{er}. Excepté les articles 4.69, § 1 et 4.70 et le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables

et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis à vis du requérant.

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des § 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

B) COMMENTAIRE

4.685. Le § 1^{er} proposé est en partie basé sur l'article 12 de la Convention CLNI et correspond à l'article 4.56, déjà commenté plus haut.

B.2.5.13. ARTICLE 4.88. CLÔTURE DU FONDS DE LIMITATION

A) TEXTE DE LOI

4.686.

Article 4.88. Clôture du fonds de limitation

§ 1^{er}. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation de procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par l'octroi d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les conséquences judiciaires déterminées à l'article 4.83.

§ 3. Si le § 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 4.90. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

B) COMMENTAIRE

4.687. La disposition proposée correspond à l'article 4.57 déjà commenté plus haut.

B.2.5.14. ARTICLE 4.89. GARANTIE COMPLÉMENTAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.688.

Article 4.89. Garantie complémentaire

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peuvent, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que l'octroi d'une garantie complémentaire soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie complémentaire doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie complémentaire n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 4.88, § 2.

B) COMMENTAIRE

4.689. La disposition proposée correspond à l'article 4.58 déjà commenté plus haut.

B.2.5.15. ARTICLE 4.90. FORCE JURIDIQUE DES ORDONNANCES ET OBJECTION CONTRE LES ORDONNANCES

A) TEXTE DE LOI

4.690.

Article 4.90. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1^{er}. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice à la chose elle-même. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de commerce dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 4.82, § 3 dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

Elle est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné au premier alinéa, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de commerce se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider:

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne pouvait être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé au huitième alinéa, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les cinq jours à compter de sa date, dans:

1° l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation;

2° au moins une publication hebdomadaire, soit spécifiquement consacrée à la navigation, soit publiée dans l'arrondissement où le tribunal a son siège;

3° si nécessaire, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation;

4° selon les modalités électroniques prescrites le cas échéant à titre complémentaire par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 4.58, § 2.

Durant la procédure d'objection, les conséquences juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 4.83, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 4.89, est également portée devant le tribunal de commerce. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de commerce juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a force de chose jugée vis-à-vis de chacun.

B) COMMENTAIRE

4.691. La disposition proposée correspond à l'article 4.59 déjà commenté plus haut.

6. POLLUTION

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

4.692. Comme expliqué plus en détail ci-après¹⁰⁴⁹, en matière de responsabilité pour les dommages causés par la pollution et provoqués par des navires, la Belgique est actuellement liée par la Convention CLC, la Convention Fonds, la Convention sur les hydrocarbures de soute et la Convention nucléaire¹⁰⁵⁰.

4.693. En raison des lois successives d'approbation et d'assentiment, ces conventions, en ce compris le protocole qui les modifie et les complète, et qui sont toutes manifestement considérées comme ayant un effet direct, sont pleinement appliquées en Belgique¹⁰⁵¹.

4.694. Le texte des conventions en question n'est pas repris dans la Loi Maritime.

Il est cependant fait référence à la Convention CLC à l'article 47, § 2¹⁰⁵² de la Loi Maritime qui s'énonce comme suit:

Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément aux dispositions 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, de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention et du

¹⁰⁴⁹ Voir *infra*, n° 4.693 et ss.

¹⁰⁵⁰ Lorsqu'il est renvoyé, dans cette partie de l'ouvrage, à une réglementation d'une convention, c'est la version actuellement en vigueur qui est visée, en ce compris les modifications en vigueur. Par exemple, une référence à la « Convention CLC » vise la version de cette convention telle que modifiée par le Protocole CLC de 1992 et ses modifications ultérieures. Ce n'est que lorsque la distinction s'avère utile qu'il sera le cas échéant fait référence à la « Convention CLC 1969 » ou au « Protocole CLC 1992 ».

¹⁰⁵¹ Voir notamment les lois successives suivantes:

- 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 son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 (MB 13 avril 1977);

- Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime (MB 6 octobre 1989, err. MB 8 décembre 1990);

- 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 du Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976 (MB 5 novembre 1993);

- Loi du 10 août 1998 portant assentiment au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et Annexe, faits à Londres le 27 novembre 1992 (MB 16 mars 1999);

- Loi du 10 août 1998 portant assentiment au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992 (MB 16 mars 1999);

- Loi du 6 octobre 2005 portant assentiment au et exécution du Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 16 mai (MB 21 décembre 2005);

- Loi du 12 juillet 2009 portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et à l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001 (MB 30 octobre 2009).

¹⁰⁵² Pour le texte intégral de l'article de loi dans son contexte, voir *supra*, n° 4.45.

Protocole à cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976, pour autant qu'il s'agisse d'hydrocarbures définis dans ladite Convention.

4.695. La Convention CLC 1969 a été approuvée en Belgique par 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 son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 »¹⁰⁵³, ci-après désignée comme la « loi d'exécution CLC ».

Outre l'approbation, cette loi contient en effet des dispositions qui donnent de manière plus détaillée exécution à la convention. Les dispositions relevant du droit privé de la loi d'exécution CLC s'énoncent comme suit:

Article 1^{er}

Pour l'application de la présente loi, on entend par " la Convention ": la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle qu'elles ont été modifiées par le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992.

Article 2

Le tribunal de première instance de Bruxelles est seul compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ouvertes en exécution de l'article IX de la Convention.

§ 2. Lorsque par suite d'un même événement des dommages par pollution sont survenus partiellement sur le territoire national, y compris la mer territoriale, et partiellement sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un autre État, le tribunal visé au premier paragraphe est compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier Etat à condition:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès de ce tribunal conformément à l'article 3, et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

Article 3

§ 1^{er}. Le fonds de limitation de responsabilité prévu à l'article V.3. de la Convention doit être constitué soit par dépôt en espèces de la somme auprès de l'organisme désigné conformément à l'article 48, § 4, du Livre II du Code de Commerce, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie financière à condition qu'elle soit acceptée et jugée satisfaisante par le président du tribunal visé à l'article 2, § 1^{er}.

§ 2. Sans préjudice à la compétence du président du tribunal visé au § 1^{er}, le fonds de limitation de responsabilité est constitué, liquidé et réparti conformément aux articles 48 à 52 du Livre II du Code de Commerce. Les fonctions dévolues au juge-commissaire sont toutefois exercées par un juge désigné par le président.

Article 4¹⁰⁵⁴

§ 1^{er}. Les dispositions de l'article VII de la Convention sont applicables:

1° à tout navire immatriculé ou enregistré en Belgique;

2° à tout navire qui a les ports ou les eaux territoriales belges comme lieu de destination ou de départ.

Toutefois, pour les navires immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention ou battant le pavillon d'un tel État, mais partie à la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la

¹⁰⁵³ Voir la référence *supra*, n° 4.694, en note de bas de page.

¹⁰⁵⁴ Voir *infra*, n° 4.711 concernant la pertinence pour le droit privé de cette disposition de la loi.

limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la sûreté financière est suffisante si elle couvre la responsabilité du propriétaire à concurrence des montants prévus à l'article III, 1, a, de cette dernière Convention.

§ 2. Le Roi fixe les règles relatives à l'assurance et à la garantie financière prévue à l'article VII de la Convention.

§ 3. Les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique transportent effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, sont pendant ce transport munis d'un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière satisfaisante est en cours de validité.

Ce certificat est émis par le Ministre qui à l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions sur avis favorable du Ministre des Affaires économiques.

Le Roi détermine pour le surplus les conditions de délivrance, de restitution et de validité du certificat d'assurance, ainsi que le montant et les modalités de perception de la rétribution qui sera requise pour son émission.

4.696. Il est également fait référence à la Convention CLC à l'article 569, premier alinéa, 21° C.jud.¹⁰⁵⁵, qui détermine que le tribunal de première instance connaît « des demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, sur la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention, et sur le Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976 ». L'article 569, deuxième alinéa C.jud. dispose que dans les cas prévus à l'article 569, premier alinéa, 21°, seul le tribunal de première instance de Bruxelles est compétent.

4.697. Il est également fait référence à la Convention CLC dans l'article 585, 8° C.jud., qui dispose que le président du tribunal de première instance, saisi par voie de requête, statue sur les demandes de constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, formées en vertu de 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.

4.698. Comme mentionné, la Belgique est également liée par la Convention Fonds. Cette convention n'est pas non plus reprise dans la Loi Maritime et il n'y est pas non plus fait référence.

4.699. La loi d'approbation concernant la Convention Fonds contient également les dispositions belges de transposition.

Les dispositions sur le plan du droit privé pertinentes dans le présent contexte, de ladite 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 », s'énoncent comme suit:

Article 2

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

1°) Convention de 1992: 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, modifiée par le Protocole de 1992 modifiant le Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992;

2°) Protocole de 2003: le Protocole à la Convention de 1992, fait à Londres le 16 mai 2003;

¹⁰⁵⁵ Inséré par l'art. 15, § 2 de la loi d'exécution CLC.

- 3°) *Convention de 1992 sur la responsabilité civile: la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, modifiées par le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992;*
- 4°) *Fonds de 1992: le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par l'article 2 de la Convention de 1992;*
- 5°) *Fonds complémentaire: le fonds international complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par l'article 2 du Protocole de 2003;*
- 6°) *personne, propriétaire et dommage par pollution: les termes définis à l'article 1er de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;*
- 7°) *hydrocarbures donnant lieu à contribution, tonne et garant: les termes définis à l'article 1er de la Convention de 1992;*
- 8°) *ministre: le ministre fédéral qui a l'énergie dans ses attributions.*

Article 3

La personnalité juridique est reconnue au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire.

L'administrateur du Fonds de 1992 en est le représentant légal en Belgique. L'administrateur du Fonds complémentaire en est le représentant légal en Belgique.

Article 4

Le tribunal de première instance de Bruxelles est seul compétent pour connaître:

1° des actions en réparation de dommage par pollution contre le Fonds de 1992 en vertu de l'article 4 de la Convention de 1992 et contre le Fonds complémentaire en vertu de l'article 4 du Protocole de 2003;

2° des actions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par chacune des personnes visées à l'article 7, alinéa 1er, de la présente loi.

Une action en réparation de dommage par pollution contre le Fonds de 1992 est considérée comme une demande formulée par le même demandeur contre le Fonds complémentaire.

Article 5

Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire peuvent se porter parties intervenantes à toute action en réparation de dommage par pollution ouverte en exécution de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de première instance de Bruxelles.

Lorsqu'une action en réparation est intentée devant le tribunal de première instance de Bruxelles contre un propriétaire ou son garant, conformément à l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire par lettre recommandée à la poste, avec avis de réception.

Article 6

Lors du versement de toute somme effectué par eux conformément aux articles 4 de la Convention de 1992 et du Protocole de 2003, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire sont subrogés, chacun en ce qui le concerne, dans les droits que la personne indemnisée peut faire valoir, lors d'un dommage par pollution, à l'encontre du propriétaire ou de son garant ainsi qu'à l'égard de tierces personnes.

Le Fonds complémentaire acquiert par subrogation les droits dont la personne indemnisée peut jouir à l'encontre du Fonds de 1992.

Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds de 1992 ou le Fonds complémentaire, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements de Régions ou de Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention de 1992 et du Protocole de 2003.

4.700. Il est également fait référence à la Convention sur le Fonds à l'article 569, premier alinéa, 28° C.jud., qui dispose que le tribunal de première instance connaît des demandes d'indemnisation fondées sur 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, sur les Protocoles à cette Convention, faits à Londres les 27 novembre 1992 et 16 mai 2003 et sur les lois portant approbation et exécution de ladite Convention et des dits Protocoles. L'article 569, deuxième alinéa C.jud. dispose que dans les cas prévus à l'article 569, premier alinéa, 28° seul le tribunal de première instance de Bruxelles est compétent.

4.701. Les dispositions de la Convention sur les hydrocarbures de soute ne sont pas non plus intégrées dans la Loi Maritime qui ne contient aucun renvoi à ladite convention.

4.702. Il est cependant fait référence à la Convention sur les hydrocarbures de soute à l'article 569, premier alinéa, 35° C.jud.¹⁰⁵⁶, qui dispose que le tribunal de première instance connaît « des demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et sur les lois portant approbation et exécution de cette Convention ». L'article 569, deuxième alinéa C.jud. dispose que dans les cas prévus à l'article 569, premier alinéa, 35° seul le tribunal de première instance d'Anvers est compétent.

4.703. La loi du 9 août 1963 « relative à la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire »¹⁰⁵⁷, ci-après désignée « loi sur les navires nucléaires » s'énonce comme suit:

Article 1

L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire provoqué par ce navire.

Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire n'est responsable de ce dommage.

Article 2

La responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne un même navire est limitée à 5 milliards de francs belges pour un même accident nucléaire. Ce montant comprend les frais de justice.

Le Roi peut, sur avis délibéré en Conseil des Ministres, relever la limite précitée à un montant supérieur.

Article 3

Les organismes qui, en vertu des lois et règlements, accordent des interventions financières ou effectuent des prestations telles que des soins médicaux, sont subrogés dans les droits des victimes d'un accident nucléaire ou de leurs ayants droits à l'égard de l'exploitant du navire nucléaire, jusqu'à concurrence des sommes qui ont été liquidées au titre d'intervention ou qui représentent les frais demeurés impayés.

¹⁰⁵⁶ Suite à trois lois différentes (loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses (I) (MB 29 décembre 2008), loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses (II) (MB 29 décembre 2008) et loi du 12 juillet 2009 portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et à l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001 (MB 30 octobre 2009)), un article 569, premier alinéa, 35° a été inséré dans le Code judiciaire. Dès lors, il existe pour l'instant trois dispositions différentes portant un même numéro. Sur la base de la loi du 2 juin 2010 modifiant le Code judiciaire dans le cadre de la loi du 31 mars 2010 relative à l'indemnisation des dommages résultant de soins de santé (MB 1er juillet 2010), cette situation sera résolue à une date à déterminer par le Roi. Les demandes d'indemnisation sur la base de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et des lois portant approbation et exécution de cette convention seront alors classées à l'article 569, premier alinéa, 40°.

¹⁰⁵⁷ MB 8 octobre 1963.

Article 4

Le tribunal civil d'Anvers est seul compétent pour connaître en premier ressort des actions fondées sur les dispositions de la présente loi et sur les accords internationaux conclus en la matière.

4.704. Comme cela a déjà été mentionné, la Belgique est liée par la Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine des transports maritimes de matières nucléaires, également connue sous l'appellation « Convention nucléaire »¹⁰⁵⁸.

Il n'existe aucune disposition de transposition nationale à cet égard.

4.705. Pour être complet, il convient de rappeler la réglementation belge transposant la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux¹⁰⁵⁹.

La réglementation qui précède concerne les dommages environnementaux et non les dommages causés par la pollution. Elle ne porte d'ailleurs pas préjudice de la Convention LLMC, ni de la Convention CLNI (art. 4.3).

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

-APERÇU DES PROBLÈMES

4.706. La réglementation légale actuelle sur la responsabilité pour les dommages causés par la pollution provoquée par les navires présente notamment les points problématiques suivants:

- l'éparpillement des dispositions légales pertinentes;
- l'incohérence des références à la Convention CLC;
- la non-adhésion aux modifications récentes des limites de responsabilité et leur non-publication;
- la limitation apparente du champ d'application du droit d'action directe.

Ces points problématiques sont examinés de manière plus approfondie ci-après.

L'harmonisation insatisfaisante entre la Convention LLMC et la Convention CLC a déjà été traitée ci-dessus¹⁰⁶⁰.

¹⁰⁵⁸ La convention nucléaire a été approuvée par l'article art. 1, a) loi du 11 avril 1989 (voir la référence *supra*, n° 4.693, note de bas de page.).

¹⁰⁵⁹ Voir e.a., au niveau fédéral:

- art. 224 loi du 25 avril 2007 portant des dispositions diverses (IV) (MB 8 mai 2007, Ed. 3), qui dispose que:

Afin d'assurer l'exécution des obligations qui découlent de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, sur la responsabilité environnementale concernant la prévention et la réparation des dommages environnementaux, le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les dispositions concernant des devoirs de prévention et d'information et du régime d'indemnisation des coûts, pour éviter et limiter les dommages environnementaux dus au transport par route, par voie ferrée, par voie navigable, par mer ou par les airs de produits dangereux ou polluants, d'organismes génétiquement modifiés et d'espèces exotiques envahissantes.

- A.R. 25 octobre 2007 concernant les mesures de réparation à la suite de la détérioration significative du milieu marin et la récupération des coûts des mesures de prévention, des mesures de confinement et des mesures de réparation (MB 9 novembre 2007).

Sur la directive, voir en bref *infra*, n° 4.738.

¹⁰⁶⁰ Voir *supra*, n° 4.354.

4.707. Comme nous l'avons vu¹⁰⁶¹, les dispositions de la Convention CLC ne sont actuellement pas reprises dans la Loi Maritime. La Loi Maritime se limite à une référence à la convention dans son article 47, § 2, qui dispose que le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément aux dispositions de la Convention CLC et de la loi du 20 juillet 1976, pour autant qu'il s'agisse d'hydrocarbures définis dans ladite convention. La loi à laquelle il est fait référence à l'article 47 de la Loi Maritime, la loi d'exécution de la Convention CLC, contient des dispositions d'exécution relative à la Convention CLC. Cette loi a été notamment modifiée par la loi du 10 août 1998 portant approbation du Protocole CLC 1992¹⁰⁶².

La loi d'exécution CLC compte aussi bien des dispositions de droit privé que de droit public. De plus, l'article 15¹⁰⁶³ de la loi apporte des modifications à la Loi Maritime et au Code judiciaire. Les modifications au Code judiciaire sont en outre en partie répétées à l'article 2, § 1^{er} de la loi d'exécution CLC.

Il n'existe pas de version consolidée officielle de la Convention CLC 1969 et du Protocole CLC 1992 et aucune consolidation nationale n'a été publiée en Belgique. La banque de données officielle de la législation belge ne mentionne pas, s'agissant du texte de la Convention CLC 1969, que cette convention a été dénoncée et en outre, elle ne reproduit que les dispositions modificatives du Protocole CLC 1992. Une telle situation contribue également à créer de la confusion, elle rend la législation opaque et peut même conduire à des contestations. En fin de compte, elle découle du choix remarquable des auteurs de la réglementation internationale de combiner l'ancienne Convention CLC de 1969 avec les dispositions modificatives reprises dans le Protocole CLC sans même établir un texte nouveau et cohérent de la convention. Le Protocole CLC de 1992 dispose en effet expressément que les anciennes et nouvelles dispositions doivent être lues conjointement comme constituant la Convention CLC 1992 (art. 11).

Une situation comparable existe concernant la Convention sur le Fonds et la loi d'exécution FIPOL.

L'éparpillement des dispositions pertinentes entre différents textes (la convention abrogée de 1969, le Protocole CLC de 1992, la Convention sur le fonds, la Loi Maritime, la loi d'exécution CLC, la loi d'exécution FIPOL et le Code judiciaire) ne facilite pas la compréhension et l'accès à la réglementation existante en matière de responsabilité lors d'une pollution par le pétrole causée par des pétroliers.

Force est également de constater, à la lumière du projet global de révision en cours, que jusqu'à présent aucune disposition de transposition spécifique n'a été relevée portant sur la Convention

¹⁰⁶¹ Voir *supra*, n° 4.694.

¹⁰⁶² Voir la référence *supra*, n° 4.693, note de bas de page.

¹⁰⁶³ Cette disposition s'énonce comme suit:

§ 1. L'article 63 du livre II du Code de commerce est complété par la disposition suivante: « le registre des hydrocarbures, s'il y a lieu, et le certificat d'assurance ou de garantie financière lorsque le navire transporte effectivement plus de 2000 tonnes hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ».

§ 2. L'article 569 du Code judiciaire est complété par la disposition suivante: « 19° Les demandes d'indemnisation fondées sur 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 sur la loi portant approbation et exécution de cette Convention ».

§ 3. À l'article 569, dernier alinéa du Code judiciaire, les mots et chiffres « n° 8 et 17 » sont remplacés par « n° 8, 17 et 19 ».

sur les hydrocarbures de soute¹⁰⁶⁴. L'insertion de cette dernière convention, et probablement ensuite de la Convention SNPD, ne rend que plus nécessaire un nouveau rassemblement de toutes les dispositions légales pertinentes.

- INCOHÉRENCE DES RÉFÉRENCES À LA CONVENTION CLC

4.708. Aussi bien la Loi Maritime¹⁰⁶⁵ que le Code judiciaire¹⁰⁶⁶ font référence, s'agissant de la Convention CLC, expressément à la Convention CLC initiale de 1969, telle que modifiée par le Protocole CLC de Londres du 19 novembre 1976. Cependant, le 6 octobre 1999, la Belgique a adhéré au Protocole CLC de 1992¹⁰⁶⁷. À l'occasion de cette adhésion, la Convention CLC de 1969 a été dénoncée par le gouvernement belge¹⁰⁶⁸. Cependant, la Loi Maritime et le Code judiciaire n'ont pas été adaptés.

La loi d'exécution CLC a, en revanche, bel et bien été adaptée¹⁰⁶⁹. L'article premier de cette loi s'énonce actuellement comme suit:

Pour l'application de la présente loi, on entend par " la Convention ": la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle qu'elles ont été modifiées par le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992.

Même si le Protocole CLC de 1992 dispose expressément que la Convention CLC de 1969 et le Protocole CLC de 1992, en ce qui concerne les parties à ce dernier acte, doivent être lus et interprétés comme un seul document (art. 11.1), il est, du point de vue légistique, malheureux que la législation belge renvoie tantôt à la Convention CLC 1969 telle que modifiée par le Protocole CLC 1976, et tantôt, et à juste titre, à la Convention CLC 1992.

4.709. En outre, une confusion pourrait naître de l'incohérence de la traduction en néerlandais de la formulation du Protocole CLC de 1992. Là où la formulation de la loi du 10 août 1998 mentionne « *instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969* » (c'est nous qui mettons en évidence), le libellé de la traduction néerlandaise de ce protocole¹⁰⁷⁰ indique: « *Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging* » (idem). Les formulations en français de la loi et du protocole sont quant à elles semblables en évoquant toutes deux la « responsabilité civile ». Cette formulation correspond à la version française faisant foi du Protocole CLC de 1992. Dans le texte faisant foi du traité en anglais, il est également question de « *civil liability* », et de « *responsabilidad civil* » dans la version espagnole. Comme, dans la loi initiale d'exécution de la CLC et dans la traduction néerlandaise de la convention initiale de 1969¹⁰⁷¹, il était question de « *burgerlijke aansprakelijkheid* », c'est à plus forte raison cette formulation qui doit être privilégiée¹⁰⁷².

¹⁰⁶⁴ Excepté pour ce qui concerne la compétence judiciaire (Voir *supra*, n° 4.702).

¹⁰⁶⁵ Art. 47, § 2.

¹⁰⁶⁶ Art. 569, premier alinéa, 21°.

¹⁰⁶⁷ Voir la référence à la loi d'assentiment *supra*, n° 4.693, note de bas de page.

¹⁰⁶⁸ Voir également MB 16 mars 1999. Sur la cause de cette dénonciation, voir *infra*, n° 4.713.

¹⁰⁶⁹ Par l'art. 3 de la loi du 10 août 1998.

¹⁰⁷⁰ MB 16 mars 1999.

¹⁰⁷¹ MB 13 avril 1977.

¹⁰⁷² Voir cependant la formulation de la loi néerlandaise du 11 juin 1975 *tot uitvoering van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de "wettelijke" aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, met Bijlage* (Trb. 1970, 196).

- NON-PUBLICATION DES MODIFICATIONS RÉCENTES DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ

4.710. Le Protocole CLC 1992 décrit une procédure spéciale pour la modification des montants de limitation (art. 15). Ces montants peuvent être modifiés par le Comité juridique de l'OMI. La législation belge ne contient pas de règles particulières concernant la mise en œuvre des modifications ainsi acceptées. Étant donné que l'assentiment des Chambres aux conventions internationales et la publication de la réglementation constituent des exigences constitutionnelles fondamentales, des problèmes risquent de se poser à ce sujet¹⁰⁷³. Le Comité juridique a procédé en 2000 à une modification des limites.

Ce problème se pose également au sujet de la modification des limites dans la Convention sur le Fonds (voir art. 33 du Protocole sur le Fonds de 1992).

- LIMITATION APPARENTE DU CHAMP D'APPLICATION DU DROIT D'ACTION DIRECTE

4.711. Un quatrième problème semble se poser au départ de l'article 4 de la loi d'exécution CLC, qui déclare que les dispositions de l'article VII de la Convention CLC s'appliquent à tous les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique, ou qui entrent dans ou quittent les eaux territoriales belges. Alors que l'article VII concerne principalement l'obligation d'assurance relevant du droit public, l'article VII.8 de la Convention CLC indique, dans la version anglaise faisant foi :

Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

L'article II de la Convention CLC dispose que la convention s'applique aux dommages causés par la pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, et dans la zone économique exclusive. En outre, la convention s'applique aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages. La limitation de l'une des dispositions de la convention, à savoir l'article VII.8, aux (dommages causés par des) navires immatriculés ou enregistrés en Belgique et aux navires qui entrent dans ou quittent un port belge ou les eaux territoriales belges semble difficilement compatible avec le texte de la convention. La Convention CLC s'applique en effet à toute pollution par les hydrocarbures qui se produit dans le domaine couvert par la convention, en ce compris une zone économique exclusive, y compris lorsque le navire n'est pas enregistré dans un État partie à la convention¹⁰⁷⁴.

¹⁰⁷³ Voir à ce sujet Van Hooydonk SVSMS, 121-123, n° 80.

¹⁰⁷⁴ Voir e.a. Altfuldisch, 11; van der Velde, 229.

Le législateur n'a probablement jamais eu l'intention, avec l'article 4 de la loi d'exécution CLC, de limiter également le champ d'application de l'article VII.8 de la Convention CLC¹⁰⁷⁵.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

- LA CONVENTION CLC DE 1992

4.712. Comme indiqué ci-dessus¹⁰⁷⁶, la Belgique est actuellement liée par la Convention CLC 1992, c'est-à-dire la Convention CLC de 1969 dans sa version modifiée par le Protocole CLC de 1992. Les deux instruments doivent être lus et interprétés comme formant un tout (art. 11.1 Protocole CLC de 1992).

4.713. À l'occasion de l'adhésion de la Belgique au Protocole CLC, le gouvernement belge a dénoncé, le 6 octobre 1998, la Convention CLC initiale de 1969¹⁰⁷⁷. Conformément aux dispositions de la convention, cette dénonciation est entrée en vigueur le 6 octobre 1999. En raison de cette dénonciation, la Belgique, vis-à-vis des États qui sont parties au Protocole CLC de 1992, est tenue par les dispositions de la Convention CLC de 1969 telle que modifiée par le Protocole CLC 1992. À l'égard des États qui sont parties à la Convention CLC de 1969 mais non au Protocole CLC 1992, la Belgique n'est plus tenue par les dispositions de la Convention CLC 1969 (art. 12.5 Protocole CLC 1992)¹⁰⁷⁸.

4.714. Il n'y a pas de raison de remettre en question, à l'occasion de la révision du droit belge de la navigation, le fait que la Belgique soit liée par la Convention CLC de 1992. Le régime introduit par la convention est généralement considéré comme un grand succès sur le plan formel comme sur le plan matériel; pratiquement toute l'Union européenne se trouve liée par la convention, ainsi que de nombreux pays producteurs et consommateurs de pétrole¹⁰⁷⁹. Griggs a même qualifié la Convention CLC de 1969 comme étant « *the most successful maritime law convention of all time* »¹⁰⁸⁰. Le Protocole CLC de 1992 engageait, au 30 septembre 2011, 126 États qui représentaient 96,93 % du tonnage mondial¹⁰⁸¹.

4.715. À la lumière des considérations qui précèdent, un commentaire plus approfondi sur le contenu de la Convention CLC apparaît superflu. Il existe d'ailleurs en la matière une littérature très abondante¹⁰⁸².

4.716. Comme on l'a déjà exposé¹⁰⁸³, il convient en revanche d'être attentif, sur le plan de la technique légistique, à une meilleure intégration du régime de la convention dans la législation

¹⁰⁷⁵ L'exposé des motifs du projet de loi semble déjà partir du principe que l'article VII de la Convention CLC concerne seulement

l'assurance obligatoire ou l'acquisition d'une sûreté financière jugée suffisante qui est exigée d'une part d'un navire belge et d'autre part d'un navire étranger qui a comme point de destination ou comme point de départ un port belge ou les eaux territoriales belges (Doc. Parl. Chambre 1974-75, n° 646/1, 5-6).

Il apparaîtra ci-après que dans les pays qui ont adopté une réglementation nationale en la matière, la disposition de droit privé de l'art. VII.8 de la Convention CLC fait l'objet d'un article spécifique: voir *infra*, n° 4.743 et 4.753.

¹⁰⁷⁶ Voir *supra*, n° 4.692.

¹⁰⁷⁷ MB 16 mars 1999.

¹⁰⁷⁸ Compar. *supra*, n° 4.338 à propos de la Convention LLMC.

¹⁰⁷⁹ Smeele, F.G.M., « Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking », in De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 240 et en particulier la note de bas de page 90 qui s'y trouve.

¹⁰⁸⁰ Griggs, P.J.S., « Obstacles to uniformity of maritime law », in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2002*, Anvers, CMI, 2003, (158), 162.

¹⁰⁸¹ Chiffres disponibles sur www.imo.org.

¹⁰⁸² Voir e.a. Altfuldisch, 11; de la Rue-Anderson, 255-266.

nationale. En outre, il est souhaitable, en adoptant une vue d'ensemble du Code belge de la navigation, de distinguer dans la Convention CLC de 1992 les dispositions de droit public de celles de droit privé. Comme cela a été exposé ailleurs¹⁰⁸³, l'ébauche de Code belge de la navigation comprend deux grandes parties: le « droit public de la navigation » (livre 2) et le « droit privé de la navigation » (livre 3). Les questions relevant du droit public qui sont réglementées dans la Convention CLC, comme l'obligation d'assurance, sanctionnée sur le plan pénal, appartiennent à la première partie, alors que la réglementation en matière de responsabilité et les réglementations connexes comme le droit d'action directe doivent trouver leur place dans la seconde partie.

4.717. À la lumière des éléments qui précèdent et dans la perspective d'une meilleure compréhension des dispositions de loi proposées ici, les dispositions pertinentes pour le droit privé de la convention de 1992 sont citées ci-après dans leur version faisant foi, telle que modifiée en 2000:

Article I^{er}

Au sens de la présente Convention:

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac

2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

[...]

5. « Hydrocarbures » signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. « Dommage par pollution » signifie:

(a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

(b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

7. « mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution

8. « Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

[...].

Article II

La présente Convention s'applique exclusivement:

¹⁰⁸³ Voir la discussion des points problématiques *supra*, n° 4.338 et ss.

¹⁰⁸⁴ Voir Livre bleu 1, 240 et ss., n° 1.265 et ss.

(a) aux dommages de pollution survenus:

(i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant, et

(ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant établie conformément au droit international ou, si un État contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

(b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

(a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

(b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

(c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

(a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

(b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

(c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) amateur ou amateur-gérant du navire;

(d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

(e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

(f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

(a) 4.510.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5000 unités;

(b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'al. a);

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 d'unités de compte.

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'État contractant dans lequel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. (a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

[...]

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du

paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

Article VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

(a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

(b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII

[...]

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1.5 Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

[...]

Article VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X

1. *Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:*

(a) si le jugement a été obtenu frauduleusement, ou

(b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. *Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 du présent article est exécutoire dans chaque État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.*

Article XI

1. *Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.*

2. *En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuite devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain*

- LA CONVENTION FONDS

4.718. Comme cela a déjà été indiqué ¹⁰⁸⁵, la Belgique est liée par la Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, (ci-après: « Convention Fonds »), telle que modifiée notamment par le Protocole du Fonds de 1992 et complétée par le Protocole complémentaire du Fonds de 2003.

4.719. L'Union européenne possède une compétence exclusive pour ce qui concerne les articles 7 et 8 du Protocole complémentaire du Fonds de 2003, dans la mesure où ces articles concernent les prescriptions du règlement Bruxelles I. Les États membres conservent leur compétence dans le cadre des matières relevant du protocole mais qui ne touchent pas au droit communautaire.

Par la décision 2004/246/CE du Conseil du 2 mars 2004, les États membres sont autorisés à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le Protocole du Fonds de 2003, ou à y adhérer ¹⁰⁸⁶.

4.720. Le maintien de l'engagement belge en vertu de la Convention Fonds ne peut souffrir de discussion, étant donné qu'au 30 septembre 2011, 108 États – représentant 94,31 % du tonnage mondial – étaient parties à la Convention Fonds de 1992. À la même date, 27 États étaient parties au Protocole du Fonds de 2003 (21,42 % du tonnage mondial) ¹⁰⁸⁷.

4.721. Le fait que le texte de la Convention Fonds ne se trouve pas intégralement repris dans la législation belge ne doit pas en soi être considéré comme problématique. Cette convention concerne en grande partie les obligations et le statut du Fonds en question en tant que personne morale internationale de droit public.

¹⁰⁸⁵ Voir *supra*, n° 4.693, en particulier la note de bas de page qui s'y trouve.

¹⁰⁸⁶ *Pb.* 16 mars 2004, L 78 /22.

¹⁰⁸⁷ Chiffres de www.imo.org.

Cependant, la Convention Fonds impose quelques obligations aux législateurs nationaux. À l'heure actuelle, ces obligations sont remplies grâce aux dispositions de la loi, déjà citée, d'exécution de la Convention Fonds¹⁰⁸⁸.

- LA CONVENTION SUR LES HYDROCARBURES DE SOUTÈ

4.722. Comme cela a déjà été mentionné plus haut, la Belgique est liée par la Convention internationale de Londres du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (ci-après la « Convention sur les hydrocarbures de soute »)¹⁰⁸⁹. La convention est entrée internationalement en vigueur le 21 novembre 2008.

4.723. Au 30 septembre 2011, 62 États étaient liés par la Convention sur les hydrocarbures de soute. Ils représentaient 89,04 % du tonnage mondial¹⁰⁹⁰. À cet égard, le caractère souhaitable du maintien de cet engagement de la Belgique ne fait aucun doute.

4.724. Jusqu'à présent, la législation belge n'a repris aucune disposition tendant à la transposition de la Convention sur les hydrocarbures de soute¹⁰⁹¹.

4.725. En vertu de l'article 7.15 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, les États qui sont parties à la convention peuvent déclarer que l'article sur l'assurance obligatoire (en ce compris l'action directe) ne s'applique pas aux navires qui sont exploités exclusivement dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales. La Belgique n'a pas utilisé cette possibilité.

4.726. La Belgique n'a pas non plus choisi de décider d'appliquer la Convention, en vertu de son article 4.3, à ses navires de guerre ou autres navires d'État.

4.727. En vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute, l'assistant peut également être tenu responsable, ce qui n'était pas en principe possible dans le cadre de la Convention CLC¹⁰⁹². La Convention CLC prévoit en effet une immunité de l'assistant en termes de responsabilité¹⁰⁹³. Cette immunité en termes de responsabilité doit encourager les assistants et d'autres parties à prendre des mesures pour prévenir ou limiter les dommages suite à un incident. La question de savoir si cette immunité de la responsabilité en faveur de l'assistant devait être ou non reprise dans la Convention sur les hydrocarbures de soute a fait l'objet de discussions lors de la préparation de la convention¹⁰⁹⁴. Finalement, il a été décidé de ne pas reprendre cette disposition en tenant compte du fait que la Convention sur les hydrocarbures de soute n'était pas flanquée d'un fonds spécifique et qu'un nombre maximum de pistes d'indemnisation devaient être garanties¹⁰⁹⁵. Toutefois, une résolution a été adoptée dans laquelle les États parties à la convention

¹⁰⁸⁸ Voir *supra*, n° 4.699.

¹⁰⁸⁹ À propos de la convention sur les hydrocarbures de soute, voir e.a. Jacobsson, M., « Bunkers Convention in force », *JIML* 2009, 21-36.

¹⁰⁹⁰ Chiffres de www.imo.org.

¹⁰⁹¹ Sauf pour ce qui concerne la compétence judiciaire (voir *supra*, n° 4.702).

¹⁰⁹² Art. III.4.d) Convention CLC ; voir aussi Altfuldisch, 57.

¹⁰⁹³ Désigné en anglais par les termes *responder immunity* ; voir e.a. de la Rue, C. et Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londres, Informa, 2009, 262; Jacobsson, M., « Bunkers Convention in force », *JIML* 2009, (21), 28.

¹⁰⁹⁴ de la Rue, C. et Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londres, Informa, 2009, 262.

¹⁰⁹⁵ Voir encore une fois de la Rue, C. et Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londres, Informa, 2009, 262.

étaient invités à reprendre l'immunité de la responsabilité de l'assistant dans la législation nationale¹⁰⁹⁶.

Cette résolution stipule en effet:

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (hereinafter "the Convention"),

NOTING that the Convention provides for the shipowner to be strictly liable for bunker oil pollution damage,

NOTING FURTHER that the Convention does not require States Parties to make provision in their implementing legislation excluding any person from liability,

RECOGNIZING that the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, contain provisions on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of oil pollution,

BELIEVING that it is desirable to avoid any disincentive that could prevent prompt and effective action to minimize the effects of oil pollution,

1. URGES States, when implementing the Convention, to consider the need to introduce legal provision for protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of bunker oil pollution;

2. RECOMMENDS that persons taking reasonable measures to prevent or minimize the effects of oil pollution be exempt from liability unless the liability in question resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result;

3. RECOMMENDS FURTHER that States consider the provisions of article 7, paragraphs 5(a), (b), (d), (e) and (f) of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as a model for their legislation.

4.728. La décision 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002¹⁰⁹⁷ autorisait les États membres de l'Union européenne (à l'exception du Danemark) à signer et à ratifier la Convention sur les hydrocarbures de soute et à y adhérer, à la condition de faire la déclaration figurant à l'article 2 de cette décision. Cette déclaration s'énonce comme suit:

Les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal de [Tous les États membres auxquels la présente décision s'applique sauf l'État membre qui procède à la déclaration, et le Danemark] sont reconnues et exécutées en [État membre qui procède à la déclaration] conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière¹⁰⁹⁸.

La Belgique a fait une telle déclaration.

4.729. Les dispositions de droit privé de la Convention sur les hydrocarbures de soute pertinentes en la matière sont les suivantes:

¹⁰⁹⁶ Résolution du 27 mars 2001 « on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effect of oil pollution ». Voir aussi de la Rue, C. et Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londres, Informa, 2009, 262; Jacobsson, M., "Bunkers Convention in force", *JIML* 2009, (21), 28.

¹⁰⁹⁷ Décision du Conseil du 19 septembre 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention "Hydrocarbures de soute"), ou à y adhérer (JO. 25 septembre 2002, L 256/7).

¹⁰⁹⁸ Voir plus amplement Ringbom, H., « EU Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions », *JMLC* 2004, 1-33.

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins de la présente convention:

1. « navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;
2. « personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;
3. « propriétaire du navire » signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire;
4. « propriétaire inscrit » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie;
5. « hydrocarbures de soute » signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures;
6. « Convention sur la responsabilité civile » signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;
7. « mesures de sauvegarde » signifie toute mesure raisonnable prise par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution;
8. « événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution;
9. « dommage par pollution » signifie:
 - a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et
 - b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures
[...]
11. « jauge brute » signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1^{ère} de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.
[...].

Article 2

Champ d'application

La présente convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages par pollution survenus:
 - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État partie, et
 - ii) dans la zone économique exclusive d'un État partie établie conformément au droit international ou, si un État partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

Article 3

Responsabilité du propriétaire du navire

1. *Sauf dans les cas prévus aux alinéas 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.*
2. *Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu de l'alinéa premier, leur responsabilité est conjointe et solidaire.*
3. *Le propriétaire du navire n'est pas responsable du dommage par pollution s'il prouve:*
 - a) *que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou*
 - b) *que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou*
 - c) *que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.*
4. *Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.*
5. *Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente convention.*
6. *Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente convention.*

Article 4

Exclusions

1. *La présente convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.*
2. *Sauf dans le cas prévu à l'alinéa 3, les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.*
3. *Un État partie peut décider d'appliquer la présente convention à ses navires de guerre ou autres navires visés à l'alinéa 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et les modalités de cette application.*
4. *En ce qui concerne les navires appartenant à un État partie et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.*

Article 5

Événement mettant en cause deux ou plusieurs navires

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 6

Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en

vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

Article 7

Assurance obligatoire ou garantie financière

[...]

10. *Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'alinéa 1er. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.*

[...]

15. *Un État peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet État visée à l'article 2, a), i).*

Article 8

Délais de prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 9

Tribunaux compétents

1. *Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2, point a) ii) d'un ou de plusieurs États parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de cet État partie ou de ces États parties.*

2. *Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1.*

3. *Chaque État partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente convention.*

Article 10

Reconnaissance et exécution des jugements

1. *Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État partie, sauf:*

a) *si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou*

b) *si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.*

2. *Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.*

- LA CONVENTION SNPD

4.730. La Belgique n'est pas liée jusqu'à présent par la Convention internationale de Londres du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses, ci-après « Convention SNPD »¹⁰⁹⁹.

Au 30 septembre 2011, seuls les États suivants étaient liés par la Convention SNPD: l'Angola, Chypre, l'Éthiopie, la Hongrie, la Lituanie, le Maroc, Palau, la Russie, Saint Kitts and Nevis, Samoa, le Sierra Leone, la Slovénie, la Syrie et Tonga. Ces États représentaient 13,61 % du tonnage mondial. La Convention SNPD n'est pas encore entrée en vigueur.

4.731. Étant donné qu'un certain nombre de dispositions de la Convention SNPD se sont avérées difficiles à mettre en oeuvre¹¹⁰⁰, la convention a été modifiée en 2010. Au 4 novembre 2011, le Protocole SNPD 2010¹¹⁰¹ avait été signé, sous réserve de ratification, par le Canada, le Danemark, l'Allemagne, la France, la Grèce, les Pays-Bas, la Norvège et la Turquie. Le protocole n'est pas non plus encore entré en vigueur.

4.732. Par une décision 2002/971/CE du Conseil du 18 novembre 2002¹¹⁰², les États membres ont été autorisés, dans l'intérêt de la Communauté, à ratifier la Convention SNPD (dans son libellé initial) ou à adhérer à cette convention, à la condition de faire la déclaration suivante:

Les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal de [tous les États membres auxquels cette décision est applicable sauf l'État membre qui procède à la déclaration et le Danemark] sont reconnues et exécutées en [État membre qui procède à la déclaration] conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.

4.733. La Convention SNPD 1996 et le Protocole SNPD 2010 doivent être lus et interprétés comme formant un tout (art. 18.1 du Protocole SNPD 2010).

Les dispositions de droit privé pertinentes dans le présent contexte, de la Convention SNPD consolidée de 2010 s'énonce comme suit, dans leur version française faisant foi:

Chapitre I^{er} DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins de la présente Convention:

1 « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.

2 « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

¹⁰⁹⁹ Pour une traduction non authentique de la convention en néerlandais, voir *Trb.* 2002, n° 222.

¹¹⁰⁰ Voir à ce sujet e.a. Tsimplis, M.N., « Marine pollution from shipping activities », *JIML* 2008, (101), 143-147 ; voir aussi Jacobsson, M., « The HNS Convention – Prospects for its entry into force », in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2009. Athens II. Documents of the Conference*, s.l., CMI, s.d., 418-430.

¹¹⁰¹ Pour une traduction non authentique du protocole en néerlandais, voir *Trb.* 2010, n° 316. Pour une mise en situation, voir DRT, « HNS Protocol 2010 », *JIML* 2010, 257-258.

¹¹⁰² *Pb.* 13 décembre 2002, L 337/55.

3 « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme "propriétaire" désigne cette compagnie.

4. « Réceptionnaire » désigne soit:

a) la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un Etat Partie, étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un quelconque Etat Partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds SNPD l'identité du mandant; soit

b) la personne qui, dans l'Etat Partie, conformément à la loi nationale de cet Etat Partie, est considérée comme étant le réceptionnaire de la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un Etat Partie, étant entendu que la cargaison totale donnant lieu à contribution qui est reçue conformément à cette loi nationale est effectivement la même que celle qui aurait été reçue au titre de l'alinéa a).

5. « Substances nocives et potentiellement dangereuses » (SNPD) désigne:

a) toute substance, toute matière et tout article transportés à bord d'un navire en tant que cargaison, qui sont visés aux alinéas i) à vii) ci-dessous:

i) les hydrocarbures transportés en vrac qui sont énumérés à l'appendice I de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu'amendée;:

(ii) les substances liquides nocives transportées en vrac, telles que définies à la règle 1.10 de l'Annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu'amendée, et les substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution X, Y ou Z conformément à la règle 6.3 de ladite Annexe II;

iii) les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, tel que modifié, et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 de ce recueil;

iv) les substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis qui sont visés par le Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié;

v) les gaz liquéfiés qui sont énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, tel que modifié, et les produits pour le transport desquels des conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 de ce recueil;

vi) les substances liquides transportées en vrac dont le point d'éclair ne dépasse pas 60°C (mesuré en creuset fermé);

vii) les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses qui sont visées par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié, dans la mesure où ces matières sont également soumises aux dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur en 1996, lorsqu'elles sont transportées en colis; et

b) les résidus du précédent transport en vrac de substances visées aux alinéas a) i) à iii) et v) à vii) ci-dessus.

5bis. « SNPD en vrac » désigne toute substance nocive ou potentiellement dangereuse visée aux paragraphes 5a) i) à iii) et v) à vii) et 5b) de l'article premier;

5ter. « SNPD en colis » désigne toute substance nocive ou potentiellement dangereuse visée au paragraphe 5a) iv) de l'article premier.

6. « Dommage » signifie:

a) tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du navire transportant les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui sont causés par ces substances;

b) toute perte de biens ou tout dommage subi par des biens à l'extérieur du navire transportant les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui sont causés par ces substances;;

(c) toute perte ou tout dommage par contamination de l'environnement causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses, pourvu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement, autres que pour le manque à gagner dû à cette altération, soient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et

(d) le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par ces mesures.

Lorsqu'il n'est pas raisonnablement possible de dissocier les dommages causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses de ceux causés par d'autres facteurs, tous ces dommages sont réputés être causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses, sauf si et dans la mesure où le dommage causé par d'autres facteurs est un dommage d'un type visé au paragraphe 3 de l'article 4.

Dans le présent paragraphe, « causés par ces substances » signifie causés par la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances.

7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage.

8. « Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage.

9. « Transport par mer » signifie la période qui s'écoule entre le moment où, lors du chargement, les substances nocives et potentiellement dangereuses pénètrent dans un quelconque élément de l'équipement du navire et le moment où, lors du déchargement, elles cessent d'être présentes dans un quelconque élément de cet équipement. Lorsqu'aucun élément de l'équipement du navire n'est utilisé, cette période commence et prend fin au moment où les substances nocives et potentiellement dangereuses franchissent le bastingage du navire..

10. « Cargaison donnant lieu à contribution » désigne toute SNPD en vrac qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale.

11. « Fonds SNPD » signifie le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, créé en vertu de l'article 13.

12. « Unité de compte » signifie le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international.

[...]

15. « Administrateur » signifie l'Administrateur du Fonds SNPD.

[...]

Article 3

Champ d'application

La présente Convention s'applique exclusivement:

(a) à tout dommage survenu sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État Partie;

(b) aux dommages par contamination de l'environnement survenus dans la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

(c) aux dommages, autres que les dommages par contamination de l'environnement, survenus à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie; et

(d) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages visés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus.

Article 4

1. La présente Convention s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat pour le transport de marchandises et de passagers, qui sont dues à un dommage lié au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

2. La présente Convention ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

3. La présente Convention ne s'applique pas:

(a) à un dommage par pollution défini dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, qu'une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette convention; et

(b) aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié.

4. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 5, les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

5. Un État Partie peut décider d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre, ou autres navires visés au paragraphe 4, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et modalités de cette application.

6. En ce qui concerne les navires appartenant à un État Partie et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 38 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article 5

1. Un État peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment ultérieur, déclarer que la présente Convention ne s'applique pas aux navires:

(a) qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200; et

b) qui transportent des substances nocives et potentiellement dangereuses uniquement en colis; et

c) pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État.

2 Lorsque deux États voisins conviennent que la présente Convention ne s'applique pas non plus aux navires qui sont visés aux paragraphes 1 a) et 1b) pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de ces États, les États intéressés peuvent déclarer que l'exclusion du champ d'application de la présente Convention déclarée en vertu du paragraphe 1 couvre également les navires visés au présent paragraphe.

3. Tout État qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 ou 2 peut la retirer à tout moment.

4. Une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 ou 2 et son retrait fait en vertu du paragraphe 3 sont déposés auprès du Secrétaire général qui, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, les communique à l'Administrateur.

5. Le Fonds SNPD n'est pas tenu de verser des indemnités au titre d'un dommage causé par des substances transportées par un navire auquel la Convention ne s'applique pas conformément à une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 ou 2, pour autant que:

(a) le dommage tel que défini au paragraphe 6 a), b) ou c) de l'article premier est survenu dans:

i) le territoire, y compris la mer territoriale, de l'État qui a fait la déclaration ou, dans le cas d'États voisins qui ont fait une déclaration au titre du paragraphe 2, de l'un ou l'autre de ces États; ou

ii) la zone économique exclusive, ou autre zone mentionnée au paragraphe b) de l'article 3, de l'État ou des États visés à l'alinéa i);

b) le dommage comprend les mesures prises pour prévenir ou limiter le dommage en question..

[...]

Chapitre II RESPONSABILITÉ

Article 7

Responsabilité du propriétaire

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve:

a) que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) que le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction, ou

c) que le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a, soit:

i) causé le dommage, partiellement ou en totalité; soit

ii) fait que le propriétaire n'a pas contracté l'assurance visée à l'article 12;

et que ni le propriétaire, ni ses préposés ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention.

5. Sous réserve du paragraphe 6, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

b) le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

c) un affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire;

d) une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

e) une personne prenant des mesures de sauvegarde; et

f) les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c),d) et e),

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

6. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours existants du propriétaire contre tout tiers, y compris, mais sans que cette liste soit limitative, le chargeur ou le réceptionnaire de la substance qui a causé le dommage, ou les personnes mentionnées au paragraphe 5.

Article 8

Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires

1. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires dont chacun transporte des substances nocives et potentiellement dangereuses, chaque propriétaire est, sauf exonération en vertu de l'article 7, responsable du dommage. Les propriétaires sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

2. Toutefois, chaque propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 9.

3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours d'un propriétaire contre tout autre propriétaire.

Article 9

Limitation de la responsabilité

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

a) lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en vrac:

i) 10 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 500 unités de compte;

pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 360 unités de compte;

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 millions d'unités de compte;

b) lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en colis, ou ont été causés à la fois par des SNPD en vrac et des SNPD en colis, ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer si les dommages dus au navire en question ont été causés par des SNPD en vrac ou des SNPD en colis:

i) 11,5 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 725 unités de compte;

pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 414 unités de compte;

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 115 millions d'unités de compte.

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États Parties où une action est engagée en vertu de l'article 38 ou, à défaut d'une telle

action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États Parties où une action peut être engagée en vertu de l'article 38. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme requise, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie admise par le droit de l'État Partie dans lequel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. Sous réserve des dispositions de l'article 11, la distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière a versé une indemnité pour dommage à la suite de l'événement, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par le droit national applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établissent qu'ils pourraient être contraints de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle ils auraient bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou une autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour prévenir ou limiter un dommage lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9.

a) Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

b) Toutefois, un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) peut soit au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, soit à tout moment ultérieur, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9 a) est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément au droit de l'État en cause.

c) Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des deux premières phrases du paragraphe 9a). Les États Parties communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière est en droit de constituer un fonds, conformément au présent article, aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais sa constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

Article 10

1. Lorsque le propriétaire a constitué un fonds, après un événement, en application de l'article 9 et est en droit de limiter sa responsabilité:

a) aucun droit à indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire; et

b) le tribunal ou une autre autorité compétente de tout État Partie ordonne la libération du navire ou de tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article 11

Décès et lésion corporelle

Les créances pour mort ou lésions corporelles ont priorité sur les autres créances pour les deux tiers du montant total déterminé en vertu du paragraphe 1 de l'article 9.

Article 12

Assurance obligatoire du propriétaire

[...]

8. Toute demande en réparation d'un dommage peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour le dommage. Dans un tel cas, le défendeur peut, même si le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, se prévaloir des limites de responsabilité prescrites, conformément au paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même; toutefois, il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

[...]

Chapitre IV

DEMANDES D'INDEMNISATION ET ACTION EN JUSTICE

Article 37

Limitation des actions

1. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre II de la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de ce chapitre dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire.

2. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre III de la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de ce chapitre, ou de notification faite conformément au paragraphe 7 de l'article 39, dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage.

3. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.

4. Lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits, le délai de dix ans visé au paragraphe 3 du présent article court à dater du dernier de ces faits.

Article 38

Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le propriétaire

1. *Lorsqu'un événement a causé un dommage sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée au paragraphe b) de l'article 3, d'un ou de plusieurs États Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux de ces États Parties.*

2. *Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues au paragraphe c) de l'article 3 pour l'application de la présente Convention ont été remplies soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux:*

a) de l'État Partie où le navire est immatriculé ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, de l'État Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon; ou

b) de l'État Partie où le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal; ou

c) de l'État Partie où un fonds a été constitué conformément au paragraphe 3 de l'article 9.

3. *Un préavis raisonnable est donné au défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1 ou 2.*

4. *Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.*

5. *Après la constitution d'un fonds en vertu de l'article 9 par le propriétaire, l'assureur ou une autre personne fournissant la garantie financière conformément à l'article 12, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes les questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.*

Article 39

Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le Fonds SNPD ou par le Fonds SNPD

1. *Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds SNPD en vertu de l'article 14 que devant les juridictions compétentes en vertu de l'article 38 pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages résultant de l'événement en question, ou devant un tribunal dans un État Partie qui aurait été compétent si un propriétaire avait été responsable.*

2. *Au cas où le navire transportant les substances nocives ou potentiellement dangereuses qui ont causé le dommage n'a pas été identifié, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 38 s'appliquent, mutadis mutandis, aux actions contre le Fonds SNPD.*

3. *Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de toute action contre le Fonds SNPD visée au paragraphe 1.*

4. *Si une action en réparation d'un dommage est intentée devant un tribunal contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds SNPD en vertu des dispositions de l'article 14.*

5. *Chaque État Partie veille à ce que le Fonds SNPD puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite conformément à la présente Convention, devant un tribunal compétent de cet État, contre le propriétaire ou son garant.*

6. *Sauf dispositions contraires du paragraphe 7, le Fonds SNPD n'est lié par aucun jugement ou aucune décision rendus à la suite d'une procédure judiciaire à laquelle il n'a pas été partie, ni par aucun règlement à l'amiable auquel il n'est pas partie.*

7. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 5, si une action en réparation d'un dommage a été intentée devant un tribunal compétent d'un État Partie contre un propriétaire ou son garant, en vertu de la présente Convention, le droit national de l'État en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds SNPD. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'État où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds SNPD un délai suffisant pour que celui-ci puisse intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'État où il a été prononcé, est opposable au Fonds SNPD, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

Article 40

Reconnaissance et exécution des jugements

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 38, qui est exécutoire dans l'État d'origine et ne peut plus y faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout État Partie, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

3. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue au paragraphe 6 de l'article 14, tout jugement qui est rendu contre le Fonds SNPD par un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 3 de l'article 39 et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire dans tout État Partie.

Article 41

Subrogation et recours

1. Le Fonds SNPD acquiert par subrogation, au titre de toute somme versée par lui en réparation de dommages conformément au paragraphe 1 de l'article 14, tous les droits qui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds SNPD contre toute personne, y compris les personnes qui sont visées au paragraphe 2 d) de l'article 7, autres que celles mentionnées dans le paragraphe précédent, dans la mesure où ces personnes peuvent limiter leur responsabilité. En toute hypothèse, le Fonds SNPD bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne prise en charge.

3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds SNPD, un État Partie ou organisme de cet État qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

- LA CONVENTION SUR LES NAVIRES NUCLÉAIRES

4.734. La « Convention sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires » (ci-après: Convention sur les navires nucléaires) a été signée le 25 mai 1962 sous l'impulsion du CMI.

La Convention sur les navires nucléaires n'a eu que peu de succès, elle n'est même jamais entrée en vigueur et il est donc possible de ne pas la considérer davantage ici. Parmi les pays voisins, d'ailleurs, seuls les Pays-Bas l'ont ratifiée.

4.735. Comme indiqué, la Belgique est liée par la Convention nucléaire¹¹⁰³.

Au 30 septembre [2011], 17 États étaient liés par cette convention. Ils représentaient 20,38 % du tonnage mondial. Outre la Belgique, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas, entre autres, sont liés par la convention.

4.736. Les dispositions matérielles de la Convention nucléaire s'énoncent comme suit:

Article 1^{er}

Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité:

(a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou

(b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Article 2

1. L'exonération prévue à l'article 1er s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire:

(a) à l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle, ou

(b) au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire, dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article 1er, alinéa b, par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

Article 3

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

Article 4

La présente Convention l'emporte sur les Conventions internationales dans le domaine des transports maritimes qui, à la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Parties contractantes à la présente Convention envers les États non contractants du fait de ces Conventions internationales.

¹¹⁰³ Sur la responsabilité en cas d'exploitation de navires nucléaires et de transport de matières nucléaires, voir e.a. Legendre, C., « Les navires à réacteurs nucléaires et le droit maritime », DMF 1971, 642-649 ; Rodière-du Pontavice, 148-152, n° 166-169 ; Szasz, P.C., « The Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships », JMLC 1971, 541-569.

- LA CONVENTION CRDNI

4.737. Par souci d'exhaustivité, il faut encore mentionner qu'à ce jour, aucun régime conventionnel particulier n'est apparu pour la limitation de responsabilité en matière de transport de marchandises nocives et dangereuses dans le secteur de la navigation intérieure. Le projet élaboré en 2001 de Convention européenne relative à la responsabilité en cas de dommages survenant lors du transport de marchandises nocives et dangereuses sur les voies de navigation intérieure (CRDNI) n'a jusqu'à présent pas débouché sur un régime conventionnel¹¹⁰⁴.

- DIRECTIVE 2004/35/CE

4.738. Toujours par souci d'exhaustivité, il faut également mentionner la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux¹¹⁰⁵.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

4.739. L'Allemagne est partie à la Convention CLC, telle que modifiée par le Protocole CLC de 1992¹¹⁰⁶.

La Convention CLC n'a pas été reprise dans la législation nationale allemande. Cependant, il est fait référence à la Convention CLC dans la *Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Överschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz - ÖISG)* du 30 septembre 1988.

Cette loi, telle que modifiée, contient notamment les dispositions suivantes:

§ 1 Anwendbarkeit von internationalen Übereinkommen

(1) Die Haftung und Entschädigung für Överschmutzungsschäden richten sich

1. nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152), dem Fondsübereinkommen von 1992 (BGBl. 1994 II S. 1150, 1169) und dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003 (BGBl. 2004 II S. 1290) in ihrer jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung oder

2. nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Bestimmungen des Haftungsübereinkommens von 1992 sowie des Bunkeröl-Übereinkommens sind, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, auch in bezug auf Seeschiffe anzuwenden, die nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen sind oder die nicht die Flagge eines Vertragsstaats führen dürfen.

§ 6 Gerichtliche Zuständigkeiten

(1) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche

¹¹⁰⁴ Voir en bref De Decker, M., « De beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, i.h.b. het verdrag van Straatsburg van 4.11.1988 (CLNI) », *TVR*, 2004, (281), 288, n° 19.

¹¹⁰⁵ *JO*, 30 avril 2004, L 143/56. Pour l'importance de la directive pour le droit maritime, voir Carbone, S.M., Munari, F. et Schiano di Pepe, L., « The Environmental Liability Directive and liability for damage to the marine environment », *JIML* 2007, 341-355; Nesterowicz, M.A., « The application of the Environmental Liability Directive to damage caused by pollution from ships », *LMCLQ* 2007, 107-118; Tsimplis, M.N., « Marine pollution from shipping activities », *JIML* 2008, (101), 130-132 ; s'agissant de la directive et des dispositions belges de transposition, voir *supra*, n° 4.705.

¹¹⁰⁶ Voir à ce sujet e.a. Altfuldisch, 3-4; Herber, 188 et ss. ; Puttfarcken, 334-336, n° 793-796; Rabe, 77, n° 86-87.

1. auf Entschädigung nach Article 4 des Fondsübereinkommens von 1992;
 2. auf Entschädigung nach Article 4 des Zusatzfondsübereinkommens von 2003;
 3. auf die dem Fonds nach dem Fondsübereinkommen von 1992 zustehenden Beiträge;
 4. auf die dem Fonds nach dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003 zustehenden Beiträge
- ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben, soweit sich nicht aus Article 7 Abs. 3 Satz 1 des Fondsübereinkommens von 1992 oder aus Article 7 des Zusatzfondsübereinkommens von 2003 etwas anderes ergibt.

(2) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche

1. auf Schadenersatz oder Ersatz von Aufwendungen wegen Verschmutzungsschäden nach Article III, IV und VII Abs. 8 des Haftungsübereinkommens von 1992, nach Article 3, 4, 5 und 7 Abs. 10 des Bunkeröl-Übereinkommens oder nach § 1 Abs. 2 und

2. auf Entschädigung nach Article 4 des Fondsübereinkommens von 1992 oder nach Article 4 des Zusatzfondsübereinkommens von 2003

ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen im Sinne von Article I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1992 oder Article 1 Nr. 9 des Bunkeröl-Übereinkommens ergriffen oder angeordnet worden sind.

§ 6a Anerkennung und Vollstreckung

Die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ergangenen Entscheidungen über Schadenersatzklagen auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens werden gemäß Europäischem Gemeinschaftsrecht anerkannt und vollstreckt; Article 10 des Bunkeröl-Übereinkommens ist insoweit nicht anzuwenden. Satz 1 gilt nicht für Entscheidungen eines Gerichts in Dänemark.

4.740. L'Allemagne est également liée par la Convention Fonds de 1992 et le Protocole complémentaire de la Convention Fonds de 2003.

4.741. L'Allemagne est en outre partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute. Cette convention n'a pas été reprise dans le droit national allemand, mais il y est fait référence dans le § 1^{er} déjà cité ci-dessus de la *Ölschadengesetz*.

4.742. Comme cela a été mentionné, l'Allemagne est également liée par la Convention nucléaire.

- ANGLETERRE

4.743. La *Merchant Shipping Act 1995* contient une Partie VI sur la « Prevention of pollution », dans laquelle le chapitre III porte l'intitulé « Liability for oil pollution ». Ce chapitre III constitue la reprise dans la législation anglaise de la Convention CLC¹¹⁰⁷.

Les dispositions pertinentes s'énoncent comme suit:

Preliminary

152 Meaning of “the Bunkers Convention”, “the Liability Convention” and related expressions.

(1) In this Chapter—

“the Bunkers Convention” means the *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*;

“Bunkers Convention country” means a country in respect of which the Bunkers Convention is in force;

¹¹⁰⁷ Tsimplis, M., « Marine Pollution from Shipping Activities », in Southampton, (251), 255; Tetley MLaC, 153.

“Bunkers Convention State” means a State which is a party to the Bunkers Convention;
“the Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992;

“Liability Convention country” means a country in respect of which the Liability Convention is in force; and

“Liability Convention State” means a State which is a party to the Liability Convention.

(2) If Her Majesty by Order in Council declares that any State specified in the Order is a party to the Liability Convention or the Bunkers Convention in respect of any country so specified the Order shall, while in force, be conclusive evidence that that State is a party to that Convention in respect of that country.

Liability

153 Liability for oil pollution in case of pétroliers.

(1) Where, as a result of any occurrence, any oil is discharged or escapes from a ship to which this section applies, then (except as otherwise provided by this Chapter) the registered owner of the ship shall be liable—

(a) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and

(b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and

(c) for any damage caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.

(2) Where, as a result of any occurrence, there arises a grave and imminent threat of damage being caused outside a ship to which this section applies by the contamination that might result if there were a discharge or escape of oil from the ship, then (except as otherwise provided by this Chapter) the registered owner of the ship shall be liable—

(a) for the cost of any measures reasonably taken for the purpose of preventing or minimising any such damage in the territory of the United Kingdom; and

(b) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.

(2A) In this Chapter, such a threat is referred to as a relevant threat of contamination falling within subsection (2) of this section.

(3) Subject to subsection (4) below, this section applies to any ship constructed or adapted for carrying oil in bulk as cargo.

(4) Where any ship so constructed or adapted is capable of carrying other cargoes besides oil, this section shall apply to any such ship—

(a) while it is carrying oil in bulk as cargo; and

(b) unless it is proved that no residues from the carriage of any such oil remain in the ship, while it is on any voyage following the carriage of any such oil, but not otherwise.

(5) Where a person incurs a liability under subsection (1) or (2) above he shall also be liable for any damage or cost for which he would be liable under that subsection if the references in it to the territory of the United Kingdom included the territory of any other Liability Convention country.

(6) Where—

(a) as a result of any occurrence, a liability is incurred under this section by the owner of each of two or more ships, but

(b) the damage or cost for which each of the registered owners would be liable cannot reasonably be separated from that for which the other or others would be liable,

each of the registered owners shall be liable, jointly with the other or others, for the whole of the damage or cost for which the registered owners together would be liable under this section.

153A Liability for pollution by bunker oil

(1) *Subject to subsection (3), where, as a result of any occurrence, any bunker oil is discharged or escapes from a ship then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*

(a) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and

(b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and

(c) for any damage caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.

(2) *Subject to subsection (3), where, as a result of any occurrence, there arises a grave and imminent threat of damage being caused outside a ship by the contamination that might result if there were a discharge or escape of bunker oil from the ship then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*

(a) for the cost of any measures reasonably taken for the purpose of preventing or minimising any such damage in the territory of the United Kingdom; and

(b) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.

(3) *There shall be no liability under this section in relation to —*

(a) a discharge or escape of bunker oil from a ship to which section 153 applies, or

(b) a threat mentioned in subsection (2) arising in relation to a potential discharge or escape of bunker oil from such a ship,

where that bunker oil is also persistent hydrocarbon mineral oil.

(4) *In the subsequent provisions of this Chapter—*

(a) a discharge or escape of bunker oil from a ship, other than a discharge or escape of oil excluded by subsection (3), is referred to as a discharge or escape of bunker oil falling within subsection (1) of this section; and

(b) a threat mentioned in subsection (2), other than one excluded by subsection (3), is referred to as a relevant threat of contamination falling within subsection (2) of this section.

(5) *Where a person incurs a liability under subsection (1) or (2) he shall also be liable for any damage or cost for which he would be liable under that subsection if the references in it to the territory of the United Kingdom included the territory of any other Bunkers Convention country.*

(6) *Where—*

(a) as a result of any occurrence, a liability is incurred under this section by the owner of each of two or more ships, but

(b) the damage or cost for which each of the owners would be liable cannot reasonably be separated from that for which the other or others would be liable,

each of the owners shall be liable, jointly with the other or others, for the whole of the damage or cost for which the owners together would be liable under this section.

(7) *In this Chapter (except in section 170(1)) “owner”, except when used in the term “registered owner”, means the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.*

154 Liability for oil pollution in case of other ships.

(1) *Where, as a result of any occurrence, any oil is discharged or escapes from a ship other than a ship to which section 153 applies, then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*

(a) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and

(b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and

(c) for any damage so caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.

(2) *Where, as a result of any occurrence, there arises a grave and imminent threat of damage being caused outside a ship other than a ship to which section 153 applies by the contamination which might result if there were a discharge or escape of oil from the ship, then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*

(a) for the cost of any measures reasonably taken for the purpose of preventing or minimising any such damage in the territory of the United Kingdom; and

(b) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by any measures so taken;

and in the subsequent provisions of this Chapter any such threat is referred to as a relevant threat of contamination.

(3) *Where—*

(a) as a result of any occurrence, a liability is incurred under this section by the owner of each of two or more ships, but

(b) the damage or cost for which each of the owners would be liable cannot reasonably be separated from that for which the other or others would be liable,

each of the owners shall be liable, jointly with the other or others, for the whole of the damage or cost for which the owners together would be liable under this section.

[...]

(5) *In this section “ship” includes a vessel which is not seagoing.*

155 Exceptions from liability under sections 153 and 154.

No liability shall be incurred by the owner of a ship under section 153 or 154 by reason of any discharge or escape of oil from the ship, or by reason of any relevant threat of contamination, if he proves that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination—

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or an exceptional, inevitable and irresistible natural phenomenon; or

(b) was due wholly to anything done or omitted to be done by another person, not being a servant or agent of the owner, with intent to do damage; or

(c) was due wholly to the negligence or wrongful act of a government or other authority in exercising its function of maintaining lights or other navigational aids for the maintenance of which it was responsible.

156 Restriction of liability for oil pollution.

(1) *Where, as a result of any occurrence—*

(a) any oil is discharged or escapes from a ship (whether one to which section 153 or one to which section 154 applies), or

(b) there arises a relevant threat of contamination,

then, whether or not the owner of the ship in question incurs a liability under section 153 or 154—

(i) he shall not be liable otherwise than under that section for any such damage or cost as is mentioned in it, and

(ii) no person to whom this paragraph applies shall be liable for any such damage or cost unless it resulted from anything done or omitted to be done by him either with intent to cause any such damage or cost or recklessly and in the knowledge that any such damage or cost would probably result.

(2) *Subsection (1)(ii) above applies to—*

(a) any servant or agent of the owner of the ship;

(b) any person not falling within paragraph (a) above but employed or engaged in any capacity on board the ship or to perform any service for the ship;

(c) any charterer of the ship (however described and including a bareboat charterer), and any manager or operator of the ship;

- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner of the ship or on the instructions of a competent public authority;
 - (e) any person taking any such measures as are mentioned in subsection (1)(b) or (2)(a) of section 153 or 154;
 - (f) any servant or agent of a person falling within paragraph (c), (d) or (e) above.
- (3) The liability of the owner of a ship under section 153 or 154 for any impairment of the environment shall be taken to be a liability only in respect of—
- (a) any resulting loss of profits, and
 - (b) the cost of any reasonable measures of reinstatement actually taken or to be taken.

156A Liability under section 153, 153A or 154: supplementary provisions

- (1) For the purposes of this Chapter —
- (a) references to a discharge or escape of oil or bunker oil from a ship are references to such a discharge or escape wherever it may occur;
 - (b) references to a discharge or escape of oil from a ship include a discharge or escape of oil carried in the bunkers of the ship;
 - (c) where more than one discharge or escape of oil or bunker oil results from the same occurrence or from a series of occurrences having the same origin, they shall be treated as one, but any measures taken after the first of them shall be deemed to have been taken after the discharge or escape; and
 - (d) where a relevant threat of contamination results from a series of occurrences having the same origin, they shall be treated as a single occurrence.
- (2) The Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945(1) and, in Northern Ireland, the Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act (Northern Ireland) 1948(2) shall apply in relation to any damage or cost for which a person is liable under section 153, 153A or 154, but which is not due to his fault, as if it were due to his fault.

Limitation of liability under section 153

157 Limitation of liability under section 153.

- (1) Where, as a result of any occurrence, the registered owner of a ship incurs liability under section 153 by reason of a discharge or escape or by reason of any relevant threat of contamination falling within subsection (2) of that section, then (subject to subsection (3) below)—
- (a) he may limit that liability in accordance with the provisions of this Chapter, and
 - (b) if he does so, his liability (being the aggregate of his liabilities under section 153 resulting from the occurrence) shall not exceed the relevant amount.
- (2) In subsection (1) above, “the relevant amount” means—
- (a) in relation to a ship not exceeding 5,000 tons, three million special drawing rights;
 - (b) in relation to a ship exceeding 5,000 tons, three million special drawing rights together with an additional 420 special drawing rights for each ton of its tonnage in excess of 5,000 tons up to a maximum amount of 59.7 million special drawing rights;
- but the Secretary of State may by order make such amendments of paragraphs (a) and (b) above as appear to him to be appropriate for the purpose of giving effect to the entry into force of any amendment of the limits of liability laid down in paragraph 1 of Article V of the Liability Convention.
- (3) Subsection (1) above shall not apply in a case where it is proved that the discharge or escape, or (as the case may be) the relevant threat of contamination, resulted from anything done or omitted to be done by the registered owner either with intent to cause any such damage or cost as is mentioned in section 153 or recklessly and in the knowledge that any such damage or cost would probably result.
- (4) For the purposes of this section a ship’s tonnage shall be its gross tonnage calculated in such manner as may be prescribed by an order made by the Secretary of State.

(5) Any such order shall, so far as it appears to the Secretary of State to be practicable, give effect to the regulations in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.
[...]

158 Limitation actions.

(1) Where the registered owner of a ship has or is alleged to have incurred a liability under section 153 he may apply to the court for the limitation of that liability to an amount determined in accordance with section 157.

(2) If on such an application the court finds that the applicant has incurred such a liability but has not found that he is not entitled to limit it], the court shall, after determining the limit which would apply to the applicant's liability if he were entitled to limit it] and directing payment into court of the amount of that limit—

(a) determine the amounts that would, apart from the limit, be due in respect of the liability to the several persons making claims in the proceedings; and

(b) direct the distribution of the amount paid into court (or, as the case may be, so much of it as does not exceed the liability) among those persons in proportion to their claims, subject to the following provisions of this section.

Where—

(a) a distribution is made under subsection (2)(b) above without the court having found that the applicant is entitled to limit his liability, and

(b) the court subsequently finds that the applicant is not so entitled,

the making of the distribution is not to be regarded as affecting the applicant's liability in excess of the amount distributed.]

(3) A payment into court of the amount of a limit determined in pursuance of this section shall be made in sterling; and

(a) for the purpose of converting such an amount from special drawing rights into sterling one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right for—

(i) the day on which the determination is made; or

(ii) if no sum has been so fixed for that day, the last day before that day for which a sum has been so fixed;

(b) a certificate given by or on behalf of the Treasury stating—

(i) that a particular sum in sterling has been so fixed for the day on which the determination was made, or

(ii) that no sum has been so fixed for that day and that a particular sum in sterling has been so fixed for a day which is the last day for which a sum has been so fixed before the day on which the determination was made,

shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of this Chapter;

(c) a document purporting to be such a certificate shall, in any proceedings, be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.

(4) No claim shall be admitted in proceedings under this section unless it is made within such time as the court may direct or such further time as the court may allow.

(5) Where any sum has been paid in or towards satisfaction of any claim in respect of the damage or cost to which the liability extends—

(a) by the registered owner or the persons referred to in section 165 as "the insurer" (in relation to any insurance or other security provided as mentioned in subsection (1) of that section); or

(b) by a person who has or is alleged to have incurred a liability, otherwise than under section 153, for the damage or cost and who is entitled to limit his liability in connection with the ship by virtue of section 185 or 186;

the person who paid the sum shall, to the extent of that sum, be in the same position with respect to any distribution made in proceedings under this section as the person to whom it was paid would have been.

(6) *Where the person who incurred the liability has voluntarily made any reasonable sacrifice or taken any other reasonable measures to prevent or reduce damage to which the liability extends or might have extended he shall be in the same position with respect to any distribution made in proceedings under this section as if he had a claim in respect of the liability equal to the cost of the sacrifice or other measures.*

(7) *The court may, if it thinks fit, postpone the distribution of such part of the amount to be distributed as it deems appropriate having regard to any claims that may later be established before a court of any country outside the United Kingdom.*

(8) *No lien or other right in respect of any ship or other property shall affect the proportions in which any amount is distributed in accordance with subsection (2)(b) above.*

159 Restriction on enforcement after establishment of limitation fund.

(1) *Where the court has found that a person who has incurred a liability under section 153 is entitled to limit that liability to any amount and he has paid into court a sum not less than that amount—*

(a) the court shall order the release of any ship or other property arrested in connection with a claim in respect of that liability or any security given to prevent or obtain release from such an arrest; and

(b) no judgment or decree for any such claim shall be enforced, except so far as it is for costs (or, in Scotland, expenses);

if the sum paid into court, or such part thereof as corresponds to the claim, will be actually available to the claimant or would have been available to him if the proper steps in the proceedings under section 158 had been taken.

(2) *In the application of this section to Scotland, any reference (however expressed) to release from arrest shall be construed as a reference to the recall of an arrestment.*

160 Concurrent liabilities of owners and others.

Where, as a result of any discharge or escape of oil from a ship or as a result of any relevant threat of contamination, the registered owner of the ship incurs a liability under section 153 and any other person incurs a liability, otherwise than under that section, for any such damage or cost as is mentioned in subsection (1) or (2) of that section then, if—

(a) the registered owner has been found, in proceedings under section 158 to be entitled to limit his liability to any amount and has paid into court a sum not less than that amount; and

(b) the other person is entitled to limit his liability in connection with the ship by virtue of section 185 or 186;

no proceedings shall be taken against the other person in respect of his liability, and if any such proceedings were commenced before the owner paid the sum into court, no further steps shall be taken in the proceedings except in relation to costs.

161 Establishment of limitation fund outside United Kingdom.

Where the events resulting in the liability of any person under section 153 also resulted in a corresponding liability under the law of another Liability Convention country sections 159 and 160 shall apply as if the references to sections 153 and 158 included references to the corresponding provisions of that law and the references to sums paid into court included references to any sums secured under those provisions in respect of the liability.

Limitation period for claims under this Chapter

162 Extinguishment of claims.

No action to enforce a claim in respect of a liability incurred under section 153, 153A or 154 shall be entertained by any court in the United Kingdom unless the action is commenced not later than three years after the claim arose nor later than six years after the occurrence or first of the occurrences resulting in the

discharge or escape, or (as the case may be) in the relevant threat of contamination, by reason of which the liability was incurred.

[...]

165 Rights of third parties against insurers.

(1) Where it is alleged that the registered owner of a ship has incurred a liability under section 153 as a result of any discharge or escape of oil occurring, or as a result of any relevant threat of contamination arising, while there was in force a contract of insurance or other security to which such a certificate as is mentioned in section 163(2) related, proceedings to enforce a claim in respect of the liability may be brought against the person who provided the insurance or other security.

(1A) Where it is alleged that the owner of a ship has incurred a liability under section 153A as a result of any discharge or escape of bunker oil occurring, or as a result of any relevant threat of contamination arising, while there was in force a contract of insurance or other security to which such a certificate as is mentioned in section 163A(2) related, proceedings to enforce a claim in respect of the liability may be brought against the person who provided the insurance or other security.

(1B) In the following provisions of this section, "the insurer" means the person who provided the insurance or other security referred to in subsection (1) or subsection (1A), as the case may be.

(2) In any proceedings brought against the insurer by virtue of this section in respect of liability under section 153 it shall be a defence (in addition to any defence affecting the registered owner's liability) to prove that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, was due to the wilful misconduct of the registered owner himself.

(3) The insurer may limit his liability in respect of claims in respect of liability under section 153 which are made against him by virtue of this section in like manner and to the same extent as the registered owner may limit his liability under section 157 but the insurer may do so whether or not the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, resulted from anything done or omitted to be done by the registered owner as mentioned in section 157(3).

(4) Where the registered owner and the insurer each apply to the court for the limitation of his liability (in relation to liability under section 153) any sum paid into court in pursuance of either application shall be treated as paid also in pursuance of the other.

(4A) In any proceedings brought against the insurer by virtue of this section in respect of liability under section 153A it shall be a defence (in addition to any defence affecting the owner's liability) to prove that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, was due to the wilful misconduct of the owner himself.

(4B) The insurer may limit his liability in respect of claims in respect of liability under section 153A which are made against him by virtue of this section in like manner and to the same extent as the owner may limit his liability by virtue of section 185; but the insurer may do so whether or not the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, resulted from any act or omission mentioned in Article 4 of the Convention set out in Part I of Schedule 7.

(4C) Where the owner and the insurer each apply to the court for the limitation of his liability (in relation to liability under section 153A) any sum paid into court in pursuance of either application shall be treated as paid also in pursuance of the other.

(5) The [1930 c. 25.] Third Parties (Rights against Insurers) Act 1930 and the [1930 c. 9 (N.I).] Third Parties (Rights against Insurers) Act (Northern Ireland) 1930 shall not apply in relation to any contract of insurance to which such a certificate as is mentioned in section 163 or 163A relates.

Supplementary

166 Jurisdiction of United Kingdom courts and registration of foreign judgments.

(1) Paragraph 1(1)(d) of Schedule 1 to the Administration of Justice Act 1956 (Admiralty jurisdiction in claims for damage done by ships) shall be construed as extending to any claim in respect of a liability

incurred under this Chapter, and the Admiralty jurisdiction of the Court of Session shall extend to any case arising out of any such claim.

(2) Where—

(a) there is a discharge or escape of oil from a ship to which section 153 applies, or a discharge or escape of oil falling within section 154(1), which does not result in any damage caused by contamination in the territory of the United Kingdom and no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in that territory, or

(b) any relevant threat of contamination falling within section 153(2) or 154(2) arises but no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in the territory of the United Kingdom,

no court in the United Kingdom shall entertain any action (whether in rem or in personam) to enforce a claim arising from any relevant damage or cost—

(i) against the registered owner of the ship, or

(ii) against any person to whom section 156(1)(ii) applies, unless any such damage or cost resulted from anything done or omitted to be done as mentioned in that provision.

(3) In subsection (2) above, “relevant damage or cost” means—

(a) in relation to any such discharge or escape as is mentioned in paragraph (a) of that subsection, any damage caused in the territory of another Liability Convention country by contamination resulting from the discharge or escape, or any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Liability Convention country,

(b) in relation to any such threat of contamination as is mentioned in paragraph (b) of that subsection, any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Liability Convention country; or

(c) any damage caused by any measures taken as mentioned in paragraph (a) or (b) above;

and section 156(2)(e) shall have effect for the purposes of subsection (2)(ii) above as if it referred to any person taking any such measures as are mentioned in paragraph (a) or (b) above.

(3A) Where—

(a) there is a discharge or escape of bunker oil falling within section 153A(1) which does not result in any damage caused by contamination in the territory of the United Kingdom and no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in that territory, or

(b) any relevant threat of contamination falling within section 153A(2) arises but no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in the territory of the United Kingdom,

no court in the United Kingdom shall entertain any action (whether in rem or in personam) to enforce a claim arising from any relevant damage or cost—

(i) against the owner of the ship, or

(ii) against any person to whom section 156(2A)(ii) applies, unless any such damage or cost resulted from anything done or omitted to be done as mentioned in that provision.

(3B) In subsection (3A) above, “relevant damage or cost” means—

(a) in relation to any such discharge or escape as is mentioned in paragraph (a) of that subsection, any damage caused in the territory of another Bunkers Convention country by contamination resulting from the discharge or escape, or any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Bunkers Convention country;

(b) in relation to any such threat of contamination as is mentioned in paragraph (b) of that subsection, any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Bunkers Convention country; or

(c) any damage caused by any measures taken as mentioned in paragraph (a) or (b) above;

and section 156(2B)(d) shall have effect for the purpose of subsection (3A)(ii) above as if it referred to any person taking any such measures as are mentioned in paragraph (a) or (b) above.

(4) Part I of the Foreign Judgments (Reciprocal Enforcement) Act 1933 shall apply, whether or not it would so apply apart from this section, to—

(a) any judgment given by a court in a Liability Convention country to enforce a claim in respect of a liability incurred under any provision corresponding to section 153; and
(b) any judgment given by a court in a Bunkers Convention country to enforce a claim in respect of a liability incurred under any provision corresponding to section 153A;
and in its application to any such judgment that Part shall have effect with the omission of section 4(2) and (3) of that Act.

167 Government ships.

(1) Nothing in the preceding provisions of this Chapter applies in relation to any warship or any ship for the time being used by the government of any State for other than commercial purposes.

(2) In relation to a ship owned by a State and for the time being used for commercial purposes—

(a) it shall be sufficient compliance with section 163(2) if there is in force a certificate issued by the government of that State and showing that the ship is owned by that State and that any liability for pollution damage as defined in Article I of the Liability Convention will be met up to the limit prescribed by Article V of that Convention; and

(b) it shall be sufficient compliance with section 163A(2) if there is in force a certificate issued by the government of that State and showing that the ship is owned by that State and that any liability for pollution damage as defined in Article 1 of the Bunkers Convention will be met up to the limits set out in Chapter II of the Convention in Part I of Schedule 7.

(3) Every Liability Convention State shall, for the purposes of any proceedings brought in a court in the United Kingdom to enforce a claim in respect of a liability incurred under section 153, be deemed to have submitted to the jurisdiction of that court, and accordingly rules of court may provide for the manner in which such proceedings are to be commenced and carried on; but nothing in this subsection shall authorise the issue of execution, or in Scotland the execution of diligence, against the property of any State.

(4) Every Bunkers Convention State shall, for the purposes of any proceedings brought in a court in the United Kingdom to enforce a claim in respect of a liability incurred under section 153A, be deemed to have submitted to the jurisdiction of that court, and accordingly rules of court may provide for the manner in which such proceedings are to be commenced and carried on; but nothing in this subsection shall authorise the issue of execution, or in Scotland, the execution of diligence, against the property of any State.

168 Limitation of liability under section 153A or 154.

For the purposes of section 185 any liability incurred under section 153A or 154 shall be deemed to be a liability to damages in respect of such damage to property as is mentioned in paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention in Part I of Schedule 7.

169 Saving for recourse actions.

Nothing in this Chapter shall prejudice any claim, or the enforcement of any claim, a person incurring any liability under this Chapter may have against another person in respect of that liability.

170 Interpretation.

(1) In this Chapter (except this subsection)—

“bunker oil” means any hydrocarbon mineral oil (including lubricating oil) which is carried by a ship and used or intended to be used for the operation or propulsion of that ship and any residues of such oil;

“the court” means the High Court or, in Scotland, the Court of Session;

“damage” includes loss;

“oil”, except in the term “bunker oil”, means persistent hydrocarbon mineral oil;

“owner” has the meaning given by section 153A(7);

“registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship, except that, in relation to a ship

owned by a State which is operated by a person registered as the ship's operator, it means the person registered as its operator;

“relevant threat of contamination” includes (unless a contrary intention appears) —

(a)

a relevant threat of contamination falling within section 153(2) (as defined in section 153(2A));

(b)

a relevant threat of contamination falling within section 153A(2) (as defined in section 153A(4)); and

(c)

a relevant threat of contamination falling within section 154(2) (as defined in section 154(2B)); and

“ship” (subject to section 154(5)) means any sea-going vessel or sea-borne craft of any type whatsoever.

(2) In relation to any damage or cost resulting from the discharge or escape of any oil or bunker oil from a ship, or from a relevant threat of contamination, references in this Chapter to the owner or the registered owner of the ship are references to the owner or the registered owner (as the case may be) at the time of the occurrence or first of the occurrences resulting in the discharge or escape or (as the case may be) in the threat of contamination.

[...]

(4) References in this Chapter to the territory of any country include the territorial sea of that country and—

(a) in the case of the United Kingdom, any area within the British fishery limits set by or under the [1976 c. 86.] Fishery Limits Act 1976; and

(b) in the case of any other Liability Convention country or Bunkers Convention country, the exclusive economic zone of that country established in accordance with international law, or, if such a zone has not been established, such area adjacent to the territorial sea of that country and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of that sea is measured as may have been determined by that State in question in accordance with international law.

[...]

4.744. L'Angleterre est liée par la Convention Fonds de 1992 et par le Protocole complémentaire du Fonds de 2003.

4.745. L'Angleterre est également liée par la Convention sur les hydrocarbures de soute.

La section 154 de la *Merchant Shipping Act 1995* est considérée comme une préfiguration de la Convention sur les hydrocarbures de soute. En pratique, elle concerne aujourd'hui les dommages causés par des navires ne naviguant pas en mer ou par des navires qui ne sont pas des pétroliers et qui causent des dommages dus à des hydrocarbures qui ne sont pas des hydrocarbures de soute¹¹⁰⁸.

Dans la section 156, la responsabilité de différentes personnes se trouve canalisée vers le propriétaire du navire et cela à l'exemple de l'article III.4.d) de la Convention CLC. En vertu de l'article 156, l'assistant qui agit avec l'autorisation du propriétaire du navire ou sur l'instruction d'autorités compétentes n'est pas tenu responsable des dommages causés par la pollution due aux hydrocarbures de soute, sauf si ce dommage est la conséquence de ses actions ou de ses omissions personnelles, commises soit avec l'intention de provoquer ce dommage, soit en agissant de manière téméraire et en ayant conscience de la probabilité d'un tel dommage. Dans la

¹¹⁰⁸ Voir Tsimplis, M.N., « Marine pollution from shipping activities », *JIML* 2008, (101), 128-129; compar. Hill, 440.

mesure où cet article concerne la responsabilité de l'assistant, il correspond à la résolution de l'OMI citée plus haut¹¹⁰⁹.

La section 168 dispose que tous les dommages causés par la pollution due aux hydrocarbures de soute doivent être considérés comme des dommages à des biens au sens de l'article 2.1(a) de la Convention LLMC. De cette manière, l'on évite que pour certains dommages causés par la pollution par les hydrocarbures de soute, aucune limitation de soit possible en vertu de la Convention LLMC, parce que le dommage se rattache davantage à l'article 2.1(d) et (e) de la Convention LLMC¹¹¹⁰ et que l'application de ce dernier article par l'État partie concerné a été exclue au moyen d'une réserve. Cette dernière disposition de loi offre l'avantage de la clarté mais pourrait conduire à une non-conformité à la convention.

- FRANCE

4.746. La France est liée elle aussi par la Convention CLC 1992¹¹¹¹.

Le Code de l'environnement contient une disposition qui fait expressément référence à la Convention CLC de 1992:

Article L218-1

Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'application de la présente sous-section, les termes ou expressions "propriétaire", "navire", "événement", "dommages par pollution" et "hydrocarbures" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention mentionnée à l'alinéa précédent.

4.747. La France est également liée par la Convention sur le Fonds de 1992 et par le Protocole complémentaire à cette convention de 2003¹¹¹².

4.748. La France est partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute. La loi n° 2010-831 du 22 juillet 2010 autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute ne comprend pas de dispositions d'exécution.

4.749. Enfin, la France est liée par la Convention nucléaire.

- LUXEMBOURG

4.750. La loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois fait référence, sous le titre 2 « Les conditions de sécurité » et avant le premier article de ce titre, à la Convention CLC de 1969, telle que modifiée en 1976 et 1984.

¹¹⁰⁹ Voir *supra*, n° 4.727.

¹¹¹⁰ Gaskell indique:

Doubts therefore remain for LLMC states (other than the UK), as to whether Article 2(1)(a) covers all clean-up claims eg those relating only to the sea itself. These doubts are to some extent reinforced by the existence of separate sub-paragraphs, (d) and (e), which more naturally cover certain clean-up operations (Gaskell, N., « The Bunker Pollution Convention 2001 and limitation of liability », *JIML* 2009, 485).

¹¹¹¹ Voir e.a. Bonassies-Scapel, 325-333, n° 460-471.

¹¹¹² Voir Jacobsson, M., « L'expérience française du FIPOL », *DMF* 2007, 968-984.

La loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, qui contient une liste des conventions maritimes par lesquelles le Luxembourg est lié, a été complétée par la loi du 8 juin 2005 qui fait référence au Protocole CLC de 1992.

4.751. Le Luxembourg est lié par la Convention sur le Fonds de 1992, mais pas encore apparemment par le Protocole complémentaire à cette convention de 2003.

4.752. Le Luxembourg est également partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute.

- PAYS-BAS

4.753. Les Pays-Bas sont également liés par la Convention CLC de 1992.

La Convention CLC est estimée avoir un effet direct¹¹¹³.

Néanmoins, la réglementation CLC a été transposée dans la loi nationale du 11 juin 1975 « *tot uitvoering van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, met Bijlage (Trb. 1970, 196) alsmede regeling van die aansprakelijkheid in overeenstemming met dat Verdrag* » (loi sur la responsabilité des pétroliers).

Les dispositions pertinentes ici de cette loi s'énoncent comme suit:

Hoofdstuk I.

Algemene bepalingen

Artikel 1

Voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt verstaan onder:

a. "Onze Minister": Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

b. «Verdrag»: het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1992, met Bijlage (Trb. 1994, 229);

c. «schip»: alle zeeschepen en andere zee gaande vaartuigen, van welke type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met uitzondering van oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat ten tijde dat zij uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden, en met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.

d. "persoon": een natuurlijke persoon of een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon;

e. "eigenaar": degene die in de registratie voor schepen, bedoeld in artikel 85 van de Kadasterwet, als eigenaar staat vermeld dan wel in een buitenlands register waarin het schip teboekstaat als eigenaar staat ingeschreven, of, indien het schip niet te boek staat in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek dan wel een soortgelijk buitenlands register, degene die het schip in eigendom heeft. Is een schip eigendom van een Staat en wordt het geëxploiteerd of gereed door een

¹¹¹³ Smeele, F.G.M., « Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking », in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 247.

persoon, die in die Staat als exploitant of reder van dat schip is ingeschreven, dan wordt die persoon als eigenaar van het schip beschouwd;

f. «olie»: ruwe olie, stookolie, zware dieselolie, smeerolie, alsmede zolang bij algemene maatregel van bestuur nader te omschrijven andere persistente, uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën.

g. «schade door verontreiniging»:

a. verlies of schade buiten het schip in Nederland, de territoriale zee daaronder begrepen, en in de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) of, zolang een zodanige zone niet is ingesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee, waarvan de buitengrenzen samenvallen met die van het aan Nederland toekomende gedeelte van het continentaal plat, toegebracht door bevuilding als gevolg van het ontsnappen of lozen van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of lozen ook heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen;

b. de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen.

b. "preventieve maatregelen": na een voorval genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging;

i. «voorval»: feit of opeenvolging van feiten met eenzelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt.

j. "ton": behoudens in artikel 4: een gewichtseenheid van 1000 kilogram.

Artikel 2

Deze wet is mede van toepassing op aansprakelijkheid wegens voorvallen ten tijde dat het schip, in verband met het vervoer, zich bevindt op een laad- of losplaats, in een haven of op een binnenwater in Nederland en op de verplichting tot het instandhouden van een verzekering of andere financiële zekerheid ter dekking van deze aansprakelijkheid.

Hoofdstuk II.

De aansprakelijkheid wegens schade door verontreiniging en de beperking van aansprakelijkheid

Artikel 3

1. De eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval of, zo dit bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit, is aansprakelijk voor schade door verontreiniging, veroorzaakt door het schip als gevolg van het voorval.

2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade

- werd veroorzaakt door oorlogshandeling, vijandelijkebeden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of

- geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden, met het opzet schade te veroorzaken, of

- geheel en al werd veroorzaakt door schuldig handelen of nalaten van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhouden van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die taak.

3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met het opzet schade te veroorzaken of van

de schuld van die persoon, kan hij geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.

4. Voor schade door verontreiniging kan de eigenaar niet uit anderen hoofde worden aangesproken.

5. Voor schade door verontreiniging kunnen, onverminderd het bepaalde in het zesde lid van dit artikel, noch uit hoofde van deze wet noch uit anderen hoofde worden aangesproken:

a. de ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers van de eigenaar of de leden van de bemanning;

b. de loods of enige andere persoon die, zonder lid van de bemanning te zijn, diensten voor het schip verricht;

c. een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbefrachter), beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;

d. personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie hulpverleningswerkzaamheden verrichten;

e. personen die preventieve maatregelen nemen;

f. alle ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers van personen genoemd onder b, c, d en e;

tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

6. De eigenaar heeft een recht van verhaal op derden die voor de schade uit anderen hoofde, anders dan uit overeenkomst, jegens de benadeelden aansprakelijk zijn. Voor zover niet anders is overeengekomen, heeft hij op de in het vijfde lid genoemde, van aansprakelijkheid vrijgestelde, personen echter geen recht van verhaal, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 3a

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan, zijn de eigenaren van alle daarbij betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 3 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is. Op de onderlinge verhouding van de eigenaren van de betrokken schepen is artikel 545, derde lid, laatste volzin, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek van overeenkomstige toepassing.

Artikel 4

1. De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid per voorval beperken tot het bedrag, bepaald in artikel V van het Verdrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 15 van het Verdrag.

2. De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid niet overeenkomstig het voorgaande lid beperken, indien wordt bewezen dat de schade door verontreiniging het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 5

1. Ten einde zich te kunnen beroepen op de in artikel 4 bedoelde beperking van aansprakelijkheid moet de eigenaar een fonds vormen bij de in artikel 9, eerste lid, bedoelde rechtbank, tot een bedrag gelijk aan het maximum van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom of het stellen van een door de rechtbank goed te keuren bankgarantie of andere financiële zekerheid.

2. Heeft de eigenaar een fonds gevormd en is hij gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, dan is terzake van vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging gegrond op dat voorval, geen verbaal meer mogelijk op andere goederen van de eigenaar, indien het fonds werkelijk beschikbaar is tot voldoening van die vorderingen.

Artikel 6

Indien vóór de verdeling van het fonds de eigenaar, een van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers, een verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar, of enige andere persoon die er belang bij had de schuld van de eigenaar te voldoen, in verband met het voorval een vergoeding terzake van schade door verontreiniging heeft betaald, dan treedt hij bij wege van subrogatie, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van deze wet zou hebben gehad.

Artikel 7

1. Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar. In dit geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar op grond van het tweede lid van artikel 4 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich beroepen op de in artikel 4 bedoelde beperking van aansprakelijkheid.

2. De verweerder komen alle verweermiddelen toe welke de eigenaar tegen de vorderingen zou hebben kunnen aanvoeren, doch hij kan geen beroep doen op de omstandigheid dat de eigenaar surséance van betaling is verleend, dat ten aanzien van hem de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is of dat deze zich in staat van faillissement of vereffening bevindt. Hij kan zich voorts verweren met een beroep op het feit, dat de schade door verontreiniging is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, doch andere verweermiddelen welke hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een door de eigenaar tegen hem ingestelde vordering komen hem niet toe.

3. De verweerder kan de eigenaar steeds in het geding roepen.

4. Een verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar kan in diens plaats in overeenstemming met het bepaalde in artikel 5 een fonds vormen, zelfs indien de eigenaar op grond van het tweede lid van artikel 4 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken. De vorming van dit fonds heeft dezelfde rechtsgevolgen als de vorming van een fonds door de eigenaar, doch indien de eigenaar op grond van het tweede lid van artikel 4 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, blijven de rechten van de schuldeisers, voor zover hun vorderingen niet uit het fonds zijn voldaan, tegenover hem onverlet en treden die rechtsgevolgen alleen in ten aanzien van degene die het fonds vormde.

Artikel 8

Het recht op schadevergoeding uit hoofde van deze wet vervalt, wanneer niet binnen drie jaar na de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering ter zake is ingesteld, doch in ieder geval nadat zes jaar zijn verstreken na de datum van het voorval waaruit de schade is ontstaan. Indien het voorval bestond uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, loopt de termijn van zes jaren na de dag waarop het eerste dier feiten plaatsvond.

Hoofdstuk III.

De vorderingen ter zake van schade door verontreiniging en de verdeling van het fonds

Artikel 8a

Tot de kennismeming in eerste aanleg van vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging uit hoofde van het Verdrag en van deze wet is in Nederland bij uitsluiting bevoegd de rechtbank te Rotterdam.

Artikel 9

1. Hij, die gebruik wenst te maken van de hem in artikel 4 gegeven bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid, verzoekt de rechtbank te Rotterdam, het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt, vast te stellen en te bevelen, dat tot een procedure ter verdeling van dit bedrag zal worden overgegaan.

2. Op het verzoek en de procedure ter verdeling zijn de artikelen 642a, tweede tot en met vierde lid, 642b-d, 642e, eerste lid, 642f tot en met 642t, eerste lid, en 642u tot en met 642z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat in het geval van artikel 642e, eerste lid, de rechter de opheffing van de gelegde conservatoire beslagen dan wel de teruggave van reeds gegeven zekerheid moet bevelen. Het fonds wordt verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen. Indien het bedrag van alle vorderingen het door de rechtbank vastgestelde bedrag overtreft, worden de vorderingen in evenredigheid gekort.

3. De vorderingen van de eigenaar ter zake van door hem vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

4. De in artikel 4 bedoelde rekeneenheid wordt omgerekend in Nederlands geld volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties op de dag, waarop de eigenaar voldoet aan een ingevolge artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gegeven bevel tot storting of tot zekerheidsstelling, en volgens de op die dag geldende koers.

Artikel 10

1. Is als gevolg van eenzelfde voorval schade door verontreiniging behalve in Nederland ook in een of meer andere bij het Verdrag partij zijnde Staten ontstaan, dan heeft de vorming van een fonds in die Staat of in een van die Staten overeenkomstig artikel V van het Verdrag in Nederland dezelfde rechtsgevolgen als de vorming van een fonds in Nederland, indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds werkelijk beschikbaar is tot voldoening van zijn vordering.

2. Is in het geval bedoeld in het voorgaande lid het fonds in Nederland gevormd, dan is in eerste aanleg uitsluitend de in artikel 9, eerste lid, bedoelde rechtbank bevoegd tot de kennismeming van verzoeken als bedoeld in artikel 985 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering ten aanzien van rechterlijke beslissingen uit een andere bij het Verdrag partij zijnde Staat, waarbij vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging zijn toegewezen.

Hoofdstuk IIIA.

De beperking van aansprakelijkheid voor schade buiten het gebied van een bij het Verdrag partij zijnde Staat

Artikel 10a

De eigenaar kan zich overeenkomstig het bepaalde in titel 7 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen 642a-642z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering beroepen op beperking van aansprakelijkheid uit anderen hoofde voor vorderingen terzake van verlies of schade, buiten het schip buiten Nederland, de territoriale zee daaronder begrepen, buiten de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) of, zolang een zodanige zone niet is ingesteld, buiten een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee, waarvan de buitengrenzen samenfallen met die van het aan Nederland toekomende gedeelte van het continentaal plat en niet in het gebied van een bij het Verdrag partij zijnde Staat toegebracht, door bevuilding door olie als gevolg van het ontsnappen of lozen van die olie uit het schip, daaronder begrepen de kosten van preventieve maatregelen en verlies of schade welke zijn veroorzaakt door deze maatregelen.

Hoofdstuk IV.

Bepalingen tot uitvoering van artikel vii van het verdrag

Titel I.

De verplichting tot het in stand houden van een verzekering of andere financiële zekerheid en de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid

Artikel 11

De eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip is verplicht om ten tijde dat daarmee waar ter wereld ook meer dan 2000 ton olie in bulk als lading wordt vervoerd, een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden ter dekking van zijn uit deze wet en uit het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid, tot het in artikel 4, eerste lid, vermelde bedrag.

Artikel 12

De eigenaar van een schip dat teboekstaat buiten Nederland of een andere dan de Nederlandse vlag voert, is, verplicht om, ten tijde dat dit schip meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert en een haven of laad- of losplaats in Nederland aanloopt of verlaat, of een Nederlands binnenwater bevaart, een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden ter dekking van zijn uit deze wet en uit het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid, tot het in artikel 4, eerste lid, van deze wet en in artikel V, eerste lid, van het Verdrag bedoelde bedrag.

Artikel 13

De overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid ten aanzien van een schip dat teboekstaat in Nederland of dat teboekstaat in een Staat die niet bij het Verdrag partij is, of de vlag voert van zulk een Staat, moet voldoen aan het volgende:

- a. de overeenkomst moet zijn aangegaan met een verzekeraar, een bank of een andere financiële instelling als bedoeld in artikel 1:1 van de Wet op het financieel toezicht of een andere persoon, van wie Onze Minister, na overleg met Onze Minister van Financiën, de financiële draagkracht tot het geven van dekking voor de uit deze wet en het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid voldoende oordeelt;*
- b. de gelden uit de overeenkomst moeten, indien de verstrekker van financiële zekerheid buiten Nederland is gevestigd, ook werkelijk in Nederland ter beschikking kunnen komen;*
- c. uit de overeenkomst moet blijken, dat de benadeelde, in overeenstemming met artikel 7 van deze wet en met artikel VII, achtste lid, van het Verdrag, zijn vordering rechtstreeks tegen de verstrekker van financiële zekerheid kan instellen. Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de eigenaar zelf voor een deel in de vergoeding van de schade door verontreiniging zal bijdragen, moet uit de overeenkomst blijken, dat de verstrekker van financiële zekerheid niettemin jegens de benadeelde terzake van schade door verontreiniging gehouden blijft tot betaling ook van dat deel van de schadevergoeding;*
- d. uit de overeenkomst moet blijken, dat de verstrekker van financiële zekerheid deze binnen de tijdsduur waarvoor het certificaat van artikel 15 is afgegeven, niet eerder kan schorsen of beëindigen of zodanig wijzigen dat hij niet meer aan dit artikel voldoet, dan na verloop van drie maanden na de datum van ontvangst van een mededeling als bedoeld in artikel 18, eerste lid; tenzij het certificaat is ingeleverd of een nieuw is afgegeven vóór het verstrijken van de termijn.*

Artikel 14

Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid welke ingevolge de artikelen 11 en 12 wordt in stand gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen ingevolge deze wet. Voor andere vorderingen kan op deze gelden geen beslag worden gelegd.

Titel 2.

Het certificaat en het bewijs van financiële zekerheid

[...]

Hoofdstuk V.

Toezicht op de naleving van het Verdrag en de wet; strafbepalingen; beroep

[...]

Hoofdstuk VI.

Slotbepalingen

[...]

4.754. Les Pays-Bas sont également liés par la Convention Fonds de 1992 et le Protocole Fonds 2003.

En particulier, la loi du 14 mai 1981, « *boudende uitvoering van het op 18 december 1971 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door*

verontreiniging door olie » (loi sur le fonds d'indemnisation des dommages causés par les pétroliers), stipule entre autres:

§ 2. Rechtsvorderingen en verhaal

Article 2

1. De uit het Verdrag voortvloeiende verplichting tot betaling van bijdragen aan het Fonds heeft de kracht van een verbintenis naar burgerlijk recht.

2. Tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen van het Fonds tot betaling van bijdragen is in Nederland bij uitsluiting bevoegd de rechtbank te Rotterdam.

Article 3

1. Tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen tegen het Fonds op grond van article 4 van het Verdrag, is in Nederland bij uitsluiting bevoegd de rechtbank te Rotterdam.

2. Het Fonds kan, zonder dat het daartoe een belang behoeft te stellen, zich voegen of tussenkomen in elke geding, dat op grond van het Aansprakelijkheidsverdrag tegen de eigenaar van een schip of tegen diens garant wordt gevoerd.

Article 4

Op het recht van verhaal dat het Fonds heeft voor bedragen die het heeft betaald op grond van article 4 van het Verdrag, is article 3, zesde lid, van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen van overeenkomstige toepassing.

4.755. Les Pays-Bas sont également liés par la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Les dispositions de la Convention sur les hydrocarbures de soute ont été reprises au Livre 8 du Code civil (art. 639 et ss.). Les dispositions suivantes offrent une inspiration intéressante:

Article 640

1. Deze afdeling is van toepassing op:

a. schade door verontreiniging door bunkerolie veroorzaakt in Nederland, de territoriale zee daaronder begrepen;

b. schade door verontreiniging door bunkerolie veroorzaakt binnen de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van Nederland;

c. preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of beperking van zodanige schade.

2. Deze afdeling is niet van toepassing:

a. op schade door verontreiniging zoals omschreven in het Aansprakelijkheidsverdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade wel of geen schadevergoeding verschuldigd is ingevolge dat verdrag; en

b. op oorlogsschepen, ondersteuningsschepen van de marine of andere schepen die toebehoren aan of geëxploiteerd worden door een Staat en die in de betrokken periode uitsluitend worden gebruikt in overheidsdienst voor niet-commerciële doeleinden, behoudens voor zover de desbetreffende Staat anders heeft beslist en daaraan op de voet van article 4, derde lid, van het Verdrag genoegzaam uitvoering heeft gegeven.

Article 644

1. *Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens schade door verontreiniging. In dit geval kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar op grond van article 643 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag gelijk aan het verzekerde bedrag of het bedrag van de andere financiële zekerheid als bedoeld in article 645.*

2. *De verweerder komen alle verveermiddelen toe welke de scheepseigenaar tegen de vorderingen zou hebben kunnen aanvoeren, doch hij kan geen beroep doen op de omstandigheid dat de scheepseigenaar surséance van betaling is verleend, dat ten aanzien van de scheepseigenaar de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is, of dat de scheepseigenaar zich in staat van faillissement of vereffening bevindt. Hij kan zich voorts verweeren met een beroep op het feit dat de schade is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar zelf, doch andere verveermiddelen welke hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een door de scheepseigenaar tegen hem ingestelde vordering komen hem niet toe.*

3. *De verweerder kan de scheepseigenaar steeds in het geding roepen.*

La dernière disposition citée reprend les dispositions de droit privé de l'article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute dans le droit civil néerlandais.

4.756. Les Pays-Bas sont également liés par la Convention nucléaire.

- AUTRES PAYS

4.757. Vu la large diffusion internationale des régimes conventionnels concernés et le besoin limité d'interprétation de la marge de manœuvre laissée aux autorités nationales, il n'a pas été jugé nécessaire d'investiguer plus loin à cet égard les législations nationales.

4.758. Il convient cependant de mentionner que, d'après Jacobsson, l'Espagne a légiféré conformément à la résolution de la conférence sur la *responder immunity* dans le cadre de la Convention sur les hydrocarbures de soute; outre le Royaume-Uni, le Danemark, la Finlande, la Malaisie, Malte et la Norvège auraient introduit une immunité allant encore plus loin. Dans des pays comme l'Australie, Chypre, l'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, le Libéria, la Pologne et Vanuatu, aucune disposition de canalisation n'aurait été introduite¹¹¹⁴.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

4.759. Lors de la première consultation menée à l'aide du Livre vert (Questions 51-56), l'ABDM a souligné l'importance de la Convention CLC et a fait remarquer que le législateur belge ne pouvait pas modifier ce régime de droit conventionnel. En outre, l'ABDM a jugé souhaitable l'adhésion à la Convention sur les hydrocarbures de soute et elle a soutenu la publication au Moniteur belge des résolutions de l'OMI concernant les conventions.

La Cour d'appel à Anvers et l'URAB se sont montrées en principe favorables à la reprise des dispositions de la Convention CLC dans le Code belge de la navigation. La DG environnement, au contraire, doutait du caractère souhaitable de la reprise des règles de la convention dans le nouveau code belge.

¹¹¹⁴ Jacobsson, M., « Bunkers Convention in force », *JIML* 2009, (21), 28.

Au sein de l'ABDM, il n'y avait pas d'unanimité concernant le régime de la compétence judiciaire pour les actions portant sur les différentes formes de dommages à l'environnement.

S'agissant de la Convention SNPD de 1996 il a été soutenu au sein de l'ABDM qu'une adhésion de la Belgique porterait préjudice aux intérêts des ports et de l'industrie chimique belges. Pour d'autres, la Belgique devait jouer un rôle pionnier. D'autres encore estimaient que c'était à l'Europe qu'il revenait de coordonner les prises de position relatives à la Convention SNPD. Au moment de la première consultation, le Protocole de 2010 sur la Convention SNPD n'existait pas encore.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

4.760. Un certain nombre d'experts en droit maritime regrettent que l'application de régimes conventionnels spécifiques comme la Convention CLC entraîne un éparpillement du droit maritime. C'est ainsi que les éminents praticiens du droit maritime français que sont Rodière et Pontavice ont fait remarquer:

On a beaucoup discuté pour savoir quel serait le domaine des nouvelles conventions et on s'est finalement arrêté à l'idée de conventions spéciales aux navires-citernes transportant des hydrocarbures. A quand une Convention spéciale aux méthaniers, une Convention spéciale aux minéraliers, aux porteurs de soufre... ? Cette « atomisation » du droit maritime témoigne d'une grande faiblesse d'esprit juridique et sans doute ne présage rien de bon pour la survivance de l'originalité de ce droit¹¹¹⁵.

On retrouve une critique comparable dans les considérations formulées par Vialard à propos de la Convention sur le Fonds:

L'ingéniosité de ces montages juridiques masque mal quelques réalités déprimantes: tout d'abord l'incapacité à concevoir un système général qui répondrait à tous les besoins, incapacité qui conduit à l'atomisation du droit de la responsabilité des armateurs et de multiples sous-systèmes, source de complexité et d'insécurité juridique¹¹¹⁶.

Ces considérations théoriques ne peuvent cependant constituer un appui justifiant le fait que la Belgique s'écarte des régimes juridiques généralement répandus en la matière au plan international.

Il s'agit d'ailleurs ici de matières spécifiques, où différents secteurs sont concernés avec des catégories différentes d'auteurs de dommages et de victimes des dommages.

4.761. Comme le régime de la Convention CLC trouve à s'appliquer, comme cela a été mentionné plus haut, dans le monde entier et par conséquent est considéré comme un grand succès international¹¹¹⁷, il ne fait absolument aucun doute que la Belgique doit continuer à suivre ce régime. L'abandon du régime en question n'a d'ailleurs été envisagé, et a fortiori demandé par personne lors de la première consultation.

Il en va de même pour la Convention Fonds et pour la Convention sur les hydrocarbures de soufre.

¹¹¹⁵ Rodière-du Pontavice, 157, n° 170.

¹¹¹⁶ Vialard, 148, n° 172.

¹¹¹⁷ Voir *supra*, n° 4.714.

Ainsi que cela a été mentionné plus haut¹¹¹⁸, l'application des conventions a également été jugée comme servant l'intérêt de l'Union européenne. Depuis un certain temps, la Commission européenne mène une politique visant à inciter les États membres à adhérer aux conventions de l'OMI en matière de responsabilité et d'indemnisation.

4.762. En plus de leur large validité internationale, il convient de souligner l'opportunité, sur le plan du contenu, de l'application des régimes juridiques en question.

Le régime de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution causée par des navires de mer ne sert pas seulement les intérêts du monde de la navigation, mais aussi d'acteurs (relativement) plus éloignés, comme les prestataires de services touristiques ou le secteur de la pêche actifs le long des côtes. Les litiges relatifs aux Conventions CLC et Fonds voient souvent l'intervention de nombreuses parties dont la majorité sont des particuliers ou de petites entreprises.

Les régimes conventionnels internationaux en question contiennent, en faveur des victimes des dommages, des garanties essentielles pour une indemnisation équitable de ces dommages dus à la pollution causée par des navires.

4.763. À l'occasion de la discussion au Sénat du projet de loi d'assentiment concernant la Convention sur les hydrocarbures de soute, le gouvernement a fourni la justification suivante de sa politique à propos des différents régimes conventionnels et des limitations de responsabilité que ces régimes contiennent:

Le gouvernement est conscient des modalités qui régissent la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire, de l'équipage, des sauveteurs et des responsables du renflouage, telles qu'elles sont fixées dans les conventions à l'examen, ainsi que de la dérogation au régime national belge de responsabilité civile de droit commun et de ses implications potentielles. Il y a toutefois plusieurs raisons d'adhérer aux conventions en question.

Les conventions à l'examen font partie intégrante d'une réglementation internationale globale et cohérente de l'Organisation maritime internationale (l'OMI) concernant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les navires.

Outre la réglementation générale de la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC), les conventions en question comprennent les volets suivants:

— la pollution par les hydrocarbures provenant de navires pétroliers (Convention CLC, Convention Fonds et Convention Fonds complémentaire);

— la pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, transportées par des navires (Convention HNS);

— la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention hydrocarbures de soute);

— les épaves qui constituent un danger pour la navigation ou pour l'environnement (Convention sur l'enlèvement des épaves).

Les conventions de l'OMI garantissent une répartition équilibrée de la responsabilité et de l'indemnisation entre les divers acteurs de la navigation concernés, en prévoyant une responsabilité objective et limitée des propriétaires de navires, complétée par l'assurance obligatoire et par l'intervention de fonds spécifiques auxquels les intéressés à la cargaison contribuent.

La réglementation de l'OMI est adaptée à la spécificité économique de la navigation et du secteur de l'assurance maritime (principalement les clubs de protection et d'indemnisation).

Elle respecte le caractère mondial du secteur de la navigation, qui a tout à gagner à faire appliquer un régime légal uniforme de portée internationale. L'adhésion aux conventions en question est dans l'intérêt

¹¹¹⁸ Voir *supra*, n° 4.719 et 4.728.

des secteurs de l'économie belge qui sont directement ou indirectement liés à la navigation. Les conventions internationales de l'OMI en matière de responsabilité pour les dommages dus à la pollution garantissent, au niveau mondial, l'égalité de la concurrence indispensable à la flotte belge et à l'activité économique belge qui y est liée.

Le régime de la responsabilité internationale en matière de pollution causée par les navires vise à accélérer et à assouplir la réparation des dommages. En effet, face à la possibilité de limiter la responsabilité, il y a la responsabilité objective du propriétaire du navire pour les dommages causés par les hydrocarbures ou par des substances nocives ou potentiellement dangereuses provenant de son navire, même s'il n'a commis aucune faute ni négligence. Instaurer une responsabilité sans faute du propriétaire du navire a pour but d'éviter de longues et coûteuses contestations sur des questions de responsabilité, de faute et de négligence, lesquelles contestations pourraient faire obstacle à la réparation des dommages dans un délai raisonnable. Le propriétaire du navire ne peut se décharger de sa responsabilité que dans un nombre de cas très limité, comme en cas de guerre ou en cas de dommages intentionnels causés par une tierce personne. En outre, plusieurs conventions prévoient une assurance obligatoire, liée à la possibilité d'intenter directement une action contre l'assureur. Pareille mesure permet, elle aussi, d'accélérer la réparation du dommage et de la rendre plus efficace. Dans ce cadre aussi, il est judicieux de limiter la responsabilité, étant donné qu'il n'existe pas d'assurance en responsabilité illimitée dans le marché de l'assurance actuel.

L'adhésion aux conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation pour la pollution causée par les navires s'inscrit dans la politique de l'UE.

La décision 2002/762/CE impose aux États membres de l'UE de veiller à ratifier dans un délai raisonnable la Convention hydrocarbures de soude.

La décision 2004/246/CE ordonne aux États membres de l'UE de ratifier la Convention Fonds complémentaire d'ici le 20 juin 2004.

Au cours du Conseil des 9 et 10 octobre 2008, les États membres de l'UE ont adopté une déclaration dans laquelle ils se sont promis de ratifier les conventions en question (à l'exception de la convention HNS qui doit d'abord être modifiée) d'ici le 1er janvier 2012, et la Convention sur l'enlèvement des épaves d'ici le 1er janvier 2013.

La Commission européenne insiste pour que les États membres de l'UE ratifient les conventions en question de l'OMI. La ratification du Protocole LLMC de 1996 à l'examen était prévue dans une proposition de directive de 2005 relative à la responsabilité civile et à la garantie financière des propriétaires de navires.

Les conventions concernées prévoient un traitement différencié en fonction du type de pollution.

En ce qui concerne les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il faut clairement faire la distinction entre la pollution provoquée par des hydrocarbures de soude des navires (c'est-à-dire le carburant présent à bord de chaque bateau) et la pollution causée par les hydrocarbures transportés par les navires pétroliers. Pour cette dernière forme de pollution, l'indemnisation totale par incident s'élève à près de 850 millions d'euros. La pollution par des hydrocarbures de soude ayant un impact moins important, c'est la réglementation générale en matière de responsabilité qui est appliquée dans ce cas.

L'Organisation maritime internationale évalue les limites de la responsabilité et de l'indemnisation et les augmente au besoin. En 2003, les limites de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de navires pétroliers ont été portées de 250 millions à 750 millions DTS, sur la base des dernières expériences en matière d'accidents.

Par ailleurs, les différentes conventions fixant des limites prévoient une procédure d'amendement simplifiée permettant d'adapter ces limites. C'est ainsi que furent adaptées en 2000 les limites de la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures des navires pétroliers.

Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes prévoit, lui aussi, une procédure simplifiée pour modifier les limites de la responsabilité. Par exemple, la limite de la responsabilité pour une pollution par des hydrocarbures de

soute s'élève actuellement à environ 30 millions d'euros pour un vraquier appartenant à la classe moyenne de 80 000 tonnes.

*La limite de la responsabilité n'est pas absolue. La personne concernée ne pourra pas limiter sa responsabilité si le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.*¹¹¹⁹.

Bien entendu, ces considérations restent encore pertinentes aujourd'hui.

4.764. Les options à prendre, dans l'ébauche de Code belge de la navigation, concernant les Conventions CLC, Fonds et hydrocarbures de soute ne souffrent que peu ou pas de discussion: la Belgique doit continuer à suivre ces régimes et cela dans leur formulation la plus récente.

4.765. Il est également possible de tabler sur le caractère souhaitable d'une adhésion de la Belgique au Protocole SNPD de 2010. À cet égard, il est notamment possible de souligner le fait que l'Allemagne, la France et les Pays-Bas, entre autres, ont signé cet acte sous réserve de ratification et d'évoquer l'appel lancé par l'OMI en novembre 2011 en faveur de la ratification du Protocole SNPD de 2010. En outre, la systématique de la Convention SNPD se rattache à celle des autres conventions relatives à la pollution de l'environnement.

À ce stade, il est donc possible de partir du principe que l'adhésion de la Belgique est souhaitable. Cependant, il convient à cet égard de formuler encore quelques réserves à la lumière des positions inconnues jusqu'à présent des pays voisins et de la communauté internationale au sens large, de la complexité relative du régime du Fonds SNPD, et de l'impact sur l'industrie et les ports belges. Lors de la seconde consultation publique, de nouvelles prises de position des parties intéressées sont attendues.

Jusqu'à présent, aucune nécessité ne s'est fait jour pour déclarer que la Convention SNPD, conformément à son article 5.1, ne s'applique pas aux navires dont la jauge brute est supérieure à 200 tonnes, aux navires qui transportent des substances nocives et potentiellement dangereuses uniquement en colis, et aux navires pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État. À cet égard également, il conviendra d'examiner les positions des parties intéressées.

4.766. En outre, aucune occasion ne s'est présentée conduisant à souhaiter la modification de la loi sur les navires atomiques et l'adhésion belge à la Convention nucléaire. Il convient cependant de faire remarquer que pour l'instant, l'utilisation de l'énergie nucléaire pour propulser des navires de la marine marchande semble abandonnée.

4.767. Le caractère souhaitable de la reprise textuelle des règles conventionnelles pertinentes dans le Code belge de la navigation a été décrit ailleurs de manière circonstanciée¹¹²⁰. Cette approche doit également être suivie concernant les dispositions conventionnelles sur la responsabilité en cas de dommages causés par la pollution.

La nécessité d'une codification suppose également que les dispositions nationales d'exécution déjà existantes soient reprises dans le nouveau Code. Cela concerne en particulier la loi d'exécution CLC et la loi d'exécution FIPOL.

¹¹¹⁹ *Doc. Parl., Sénat, 2008-09, n° 4-1188/2, 6-9.*

¹¹²⁰ Voir Livre bleu 1, 94 et ss., n° 1.86 et ss.

Comme les régimes des Conventions CLC et Fonds sont fort proches le plan du contenu et utilisent en grande partie les mêmes définitions, les dispositions en question peuvent être réunies dans une seule partie du Code. Une telle approche accroît la commodité de la législation.

En outre, la réunion des règles en la matière permet d'harmoniser les traductions néerlandaises existantes des textes conventionnels qui affichent pour l'instant entre elles des différences rédactionnelles.

4.768. Il n'existe que peu ou pas d'exemple connu d'un élargissement au niveau national du champ d'application de la Convention CLC ou des hydrocarbures de soute aux navires de guerre et autres navires d'État. Un tel élargissement ne sera dès lors pas repris dans l'ébauche de Code belge de la navigation. Par conséquent, pour la pollution provoquée par de tels navires, une limitation conformément à la Convention LLMC peut être envisageable.

4.769. En ce qui concerne spécifiquement la Convention sur les hydrocarbures de soute, il est recommandé d'introduire dans le Code belge de la navigation une disposition relative à ce que l'on appelle la *responder immunity*.

Une telle mesure a été préconisée par la conférence qui a établi la convention¹¹²¹.

Comme nous l'avons vu plus haut, différents autres États ont agi en ce sens¹¹²².

Sur le fond, il convient de songer que l'application de la responsabilité objective aux assistants est souvent irréaliste parce qu'en cas de sauvetage, il existe presque toujours un risque de pollution par les hydrocarbures de soute et parce qu'une petite pollution doit souvent être acceptée afin de prévenir une pollution plus importante¹¹²³. L'introduction de la *responder immunity* représente un encouragement aux prestataires de services qui doivent contribuer à prévenir ou à limiter la pollution.

4.770. À l'occasion de l'élaboration de la partie du l'ébauche de Code belge de la navigation consacrée au droit public, les dispositions seront établies en vue d'une adaptation facile des textes de loi proposés ici aux modifications ultérieures des régimes conventionnels sur lesquelles ces textes reposent, de la publication des limites de responsabilité modifiées et de l'adaptation des montants nationaux de limitation.

E) CONCLUSION

4.771. Il appert de l'analyse qui précède qu'il n'existe aucun motif pour lequel la Belgique devrait cesser d'être liée par la Convention CLC de 1992, la Convention Fonds et la Convention sur les hydrocarbures de soute (chaque fois dans leur version la plus récente). Ces régimes offrent des garanties essentielles pour une indemnisation équitable des dommages dus à la pollution causée par des navires, ils sont d'application dans le monde entier et s'appliquent également dans les pays voisins de la Belgique. Dans le même contexte, aucune raison n'est apparue pour l'instant faisant que la Belgique ne devrait pas adhérer à la Convention SNPD de 2010 ou devrait cesser d'être liée par la Convention nucléaire.

Les régimes conventionnels en question doivent être intégrés dans le nouveau Code belge de la navigation, en prêtant attention à quelques problèmes de technique légistique qui se sont

¹¹²¹ Voir *supra*, n° 4.727.

¹¹²² Voir *supra*, n° 4.745.

¹¹²³ Voir à ce sujet X., "Bunker spills convention: salvors seek assurances", *Lloyd's List* 19 mai 2008, 13.

manifestés dans la réglementation actuellement en vigueur. Les lois de transposition existantes – la loi d'exécution CLC et la loi d'exécution FIPOL – doivent également être intégrées dans le Code. Il en va de même pour la loi existante sur les navires atomiques.

En ce qui concerne spécifiquement la Convention sur les hydrocarbures de soute, il est souhaitable d'introduire la *responder immunity* dans la réglementation nationale.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. POLLUTION PAR DES PÉTROLIERS

B.1.1. ARTICLE 4.91. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.772.

Section 3 – Pollution

Sous-section A – Pollution par des pétroliers

Article 4.91. Définitions

Pour l'application de la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention CLC »: la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et l'annexe, telle que modifiée par le protocole de Londres du 27 novembre 1992 et par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

2° « Convention Fonds »: la convention internationale 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 et par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

3° « Protocole du Fonds de 2003 »: le protocole de Londres du 19 mai 2003 à la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel que modifié par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

4° « navire »: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac;

5° « personne »: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;

6° « propriétaire »: la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et

exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie;

7° « hydrocarbures »: tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire;

8° « dommage par pollution »:

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures;

9° « mesures de sauvegarde »: toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution;

10° « événement »: tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution;

11° « unité de compte »: le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international;

12° « jauge »: soit la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, soit, si la convention en question n'est pas d'application sur le navire, la jauge brute qui appert d'un certificat national de jaugeage;

13° « fonds international pour la pollution par les hydrocarbures »: le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par l'article 2 de la Convention Fonds;

14° « fonds complémentaire international pour la pollution par les hydrocarbures »: le fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par l'article 2 du Protocole du Fonds de 2003.

B) COMMENTAIRE

4.773. La disposition proposée reprend principalement les définitions pertinentes en la matière de l'article premier de la Convention CLC.

Les définitions reprises en 11° et 12° sont celles qui figurent respectivement à l'article V.9.a), première phrase et à l'article 9.10 de la Convention CLC.

Les définitions des concepts essentiels de la Convention CLC valent également pour l'application de la Convention Fonds (voir en particulier l'art. 1.6 du Protocole du Fonds de 2003).

Lors de la rédaction de la disposition proposée, il a également été tenu compte des définitions qui figurent actuellement à l'article 2 de la loi d'exécution FIPOL.

B.1.2. ARTICLE 4.92. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

4.774.

Article 4.92. Interprétation

La présente sous-section est interprétée, selon les cas, conformément à la Convention CLC, à la Convention Fonds et au Protocole du Fonds de 2003.

B) COMMENTAIRE

4.775. Conformément au principe de l'interprétation propre à la convention, les définitions proposées ici doivent être interprétées conformément aux conventions concernées. Le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures attire lui-même l'attention sur l'importance de ce principe¹¹²⁴.

B.1.3. ARTICLE 4.93. JURIDICTION ET COMPÉTENCE

A) TEXTE DE LOI

4.776.

Article 4.93. Jurisdiction et compétence

§ 1^{er}. **Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.**

§ 2. **Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou la zone économique exclusive de cet État, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition:**

1^o que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 3; et
2^o que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 3. **Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article 4.98, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.**

¹¹²⁴ Voir e.a. Jacobsson, M., « Uniform application of the International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage », in Ndiaye, T.M. et Wolfrüm, R. (Eds.), *Law of the Sea. Environmental Law and Settlement of Disputes. Liber amicorum Judge Thomas A. Mensab*, Leyde / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, 421-436.

§ 4. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître:

1° des actions visées aux § 1^{er} et 2;

2° des actions en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et contre le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, sur la base de l'article 4 du Protocole du Fonds de 2003;

3° des actions intentées par le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et par le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par chacune des personnes visées à l'article [...].

Une action en réparation des dommages causés par la pollution contre le fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures est considérée comme une action introduite par le même demandeur contre le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

B) COMMENTAIRE

4.777. Les § 1^{er} et 3 proposés sont respectivement basés sur l'article IX.1 et l'article IX.3 de la Convention CLC.

Comme cela a été justifié ailleurs, le tribunal de commerce d'Anvers se voit attribuer la compétence à la place du tribunal de première instance de Bruxelles¹¹²⁵.

La deuxième phrase de l'article IX.1 de la Convention CLC (« Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demande. ») n'est pas reprise parce qu'elle figure dans les prescriptions du droit procédural commun.

4.778. Le § 2 proposé est basé sur l'article 2, § 2 de la loi d'exécution de la Convention CLC.

4.779. Le § 4 est notamment basé sur l'article 4 de la loi d'exécution FIPOL.

B.1.4. ARTICLE 4.94. RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS

A) TEXTE DE LOI

4.780.

Article 4.94. Reconnaissance et exécution des jugements

§ 1^{er}. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX de la Convention CLC, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

1° si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

2° si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

¹¹²⁵ Voir *supra*, n° 4.392.

§ 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du § 1^{er} est exécutoire dès que les procédures exigées ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

§ 3. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions d'États qui ne sont pas liés par la Convention CLC et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

B) COMMENTAIRE

4.781. La disposition proposée est basée sur l'article X de la Convention CLC¹¹²⁶.

4.782. Le § 3 proposé est une nouvelle disposition nationale.

B.1.5. ARTICLE 4.95. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

4.783.

Article 4.95. Application internationale et matérielle

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique exclusivement:

1^o aux dommages de pollution survenus:

a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.93, § 2, d'un autre État partie à la Convention CLC ou de la Convention Fonds; et

b) dans la zone économique exclusive de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.93, § 2, d'un autre État partie à la Convention CLC ou de la Convention Fonds ou dans une autre zone établie par cet État conformément à l'article 11, a), ii) de la Convention CLC ou à l'article 3 (a) (ii) de la Convention Fonds;

2^o aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du second alinéa, les dispositions de la présente sous-section ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État excepté dans la mesure où l'État concerné a déclaré la Convention CLC applicable au navire et où cette décision avait été dûment publiée au préalable.

En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuite devant la juridiction visée à l'article 4.93, § 4 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

¹¹²⁶ S'agissant de la relation avec le règlement 44/2001, voir van der Velde, 450-451.

B) COMMENTAIRE

4.784. Le § 1^{er} proposé est basé sur l'article II de la Convention CLC.

4.785. Le § 2 proposé est basé sur l'article XI de la Convention CLC 1992. La possibilité que l'État concerné applique lui-même la Convention CLC à ses navires de guerre ou à ses navires d'État est expressément laissée ouverte.

B.1.6. ARTICLE 4.96. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

4.786.

Article 4.96. Responsabilité du propriétaire du navire

§ 1^{er}. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux § 2 et 3 du présent article.

§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

1^o résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

2^o résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

3^o résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente sous-section. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente sous-section, ne peut être introduite contre:

1^o les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2^o le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3^o tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;

4^o toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

5^o toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

6^o tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 3^o, 4^o et 5^o,

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 5. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

B) COMMENTAIRE

4.787. La disposition proposée intègre l'article III de la Convention CLC dans le Code belge de la navigation.

B.1.7. ARTICLE 4.97. ÉVÉNEMENTS IMPLIQUANT AU MOINS DEUX NAVIRES

A) TEXTE DE LOI

4.788.

Article 4.97. Événements impliquant au moins deux navires

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 4.96, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

B) COMMENTAIRE

4.789. La disposition proposée est basée sur l'article IV de la Convention CLC.

B.1.8. ARTICLE 4.98. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.790.

Article 4.98. Limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente sous-section à un montant total par événement calculé comme suit:

1° 4.510.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;
2° pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa 1°;
étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 d'unités de compte.

§ 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente sous-section s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 3. Pour bénéficier de la limitation prévue au § 1^{er} du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal où une action est engagée ou peut être engagée en vertu de l'article 4.93. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise et jugée satisfaisante par le tribunal.

§ 4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

§ 5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du § 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

§ 8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

§ 9. Les montants mentionnés au § 1^{er} sont convertis dans la monnaie ayant cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au § 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie ayant cours légal est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

§ 10. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

§ 11. Excepté les dérogations établies dans la présente sous-section, les articles 4.45 à 4.59 sont d'application sur la constitution, la liquidation et la répartition du fonds constitué conformément au § 3.

B) COMMENTAIRE

4.791. La disposition proposée intègre les dispositions de l'article V de la Convention CLC dans la législation belge. La première phrase de l'article V.9.a) et l'article 9.10 sont repris dans l'article 4.XX déjà exposé plus haut. Les montants mentionnés au § 1^{er} sont ceux qui ont été établis par la résolution du Comité juridique de l'OMI le 18 octobre 2000.

Le § 11 proposé est le pendant de l'actuel article 3, § 2 de la loi d'exécution de la Convention CLC.

B.1.9. ARTICLE 4.100. FINS DE NON-RECEVOIR

A) TEXTE DE LOI

4.792.

Article 4.100. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article 4.98 et est en droit de limiter sa responsabilité,

1^o aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

2^o le tribunal ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

§ 2. Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

B) COMMENTAIRE

4.793. La disposition proposée repose sur l'article VI de la Convention CLC.

B.1.10. ARTICLE 4.101. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR

A) TEXTE DE LOI

4.794.

Article 4.102. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 4.98, § 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 4.98, § 1^{er}. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la

faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

B) COMMENTAIRE

4.795. La disposition proposée reprend l'article VII.8 de la Convention CLC. Les autres parties de l'article VII.8 concernant des matières relevant du droit public ne sont pas reprises ici. Dans la réglementation légale en vigueur en Angleterre¹¹²⁷ et aux Pays-Bas¹¹²⁸, l'action directe contre l'assureur se trouve également réglementée dans un article distinct. Cela permet d'éviter un manque de clarté quant au champ d'application internationale de la réglementation¹¹²⁹.

B.1.11. ARTICLE 4.103. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

4.796.

Article 4.103. Prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

B) COMMENTAIRE

4.797. La disposition proposée repose sur l'article VIII de la Convention CLC. Il n'est pas possible d'appliquer le délai uniforme de prescription par deux ans que l'ébauche de Code belge de la navigation entend retenir quand il s'agit de l'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures due à des navires pétroliers¹¹³⁰. Il s'agit à tous égards d'une dérogation aux règles normales de prescription.

¹¹²⁷ Voir *supra*, n° 4.743.

¹¹²⁸ Voir *supra*, n° 4.753.

¹¹²⁹ Voir à ce sujet *supra*, n° 4.711.

¹¹³⁰ Voir à ce sujet Livre bleu 1, 184-185, n° 1.222-1.224.

B.1.12. ARTICLE 4.104. APPLICATION DE LA CONVENTION FONDS ET DU PROTOCOLE DU FONDS DE 2003

A) TEXTE DE LOI

4.798.

Article 4.104. Application de la Convention Fonds et du Protocole du Fonds de 2003

L'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures est également régie par la Convention Fonds et le Protocole du Fonds de 2003.

B) COMMENTAIRE

4.799. Même s'il n'est pas utile de reprendre les dispositions de la Convention Fonds et du Protocole du Fonds de 2003 dans le Code belge de la navigation¹¹³¹, il est cependant opportun, dans un souci de donner une vue d'ensemble de la réglementation, via la disposition proposée ici, d'établir une référence croisée à ces actes internationaux.

B.1.13. ARTICLE 4.105. PERSONNALITÉ JURIDIQUE DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION DE LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES HYDROCARBURES

A) TEXTE DE LOI

4.800.

Article 4.105. Personnalité juridique des fonds internationaux d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures

La personnalité juridique est reconnue au Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

L'administrateur du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures en est le représentant légal en Belgique. L'administrateur du Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures en est le représentant légal en Belgique.

B) COMMENTAIRE

4.801. La disposition proposée reprend l'article 3 de la loi d'exécution FIPOL.

¹¹³¹ Voir *supra*, n° 4.721.

B.1.14. ARTICLE 4.106. INTERVENTION DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

A) TEXTE DE LOI

4.802.

Article 4.106. Intervention des fonds internationaux d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures

Le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures peuvent se porter parties intervenantes à toute action en réparation de dommage par pollution ouverte en exécution de l'article 4.93 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de commerce d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 4.93 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de commerce d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, par lettre recommandée à la poste, avec avis de réception.

B) COMMENTAIRE

4.803. La disposition proposée correspond à l'article 5 de la loi d'exécution FIPOL.

B.1.15. ARTICLE 4.107. SUBROGATION ET RECOURS

A) TEXTE DE LOI

4.804.

Article 4.107. Subrogation et recours

Lors du versement de toute somme effectué par eux conformément aux articles 4 de la Convention Fonds et du Protocole du Fonds de 2003, le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures sont subrogés, chacun en ce qui le concerne, dans les droits que la personne indemnisée peut faire valoir, lors d'un dommage par pollution, à l'encontre du propriétaire ou de son garant ainsi qu'à l'égard de tierces personnes.

Le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures acquiert par subrogation les droits dont la personne indemnisée peut jouir à l'encontre du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures ou le Fonds complémentaire, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention de 1992 et du Protocole du Fonds de 2003.

B) COMMENTAIRE

4.805. La disposition proposée est la reprise de l'article 6 de la loi d'exécution FIPOL.

B.2. POLLUTION PAR DES HYDROCARBURES DE SOUTE

B.2.1. ARTICLE 4.108. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.806.

Sous-section B – Pollution par des hydrocarbures de soute

Article 4.108. Définitions

Pour l'application de la présente section, il faut entendre par:

1° « Convention sur les hydrocarbures de soute »: la convention internationale du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, telle que modifiée par les actes ultérieurs adoptés par la Belgique et qui sont entrés en vigueur;

2° « Convention CLC »: la convention visées à l'article 4.91, 1°;

3° « Convention LLMC »: la convention visées à l'article 4.29, § 1^{er}, 1°;

4° « navire »: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;

5° « personne »: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques;

6° « propriétaire du navire »: le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire;

7° « propriétaire inscrit »: la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie;

8° « hydrocarbures de soute »: tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures;

9° « mesures de sauvegarde »: toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution;

10° « événement »: tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.;

11° « dommage par pollution »:

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

B) COMMENTAIRE

4.807. Cet article reprend les définitions de l'article premier de la Convention sur les hydrocarbures de soute qui sont ici pertinentes.

La traduction néerlandaise est harmonisée selon les textes correspondants de la Convention CLC .

B.2.2. ARTICLE 4.109. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

4.808.

Article 4.109. Interprétation

La présente section est interprétée en conformité avec la Convention sur les hydrocarbures de soute.

B) COMMENTAIRE

4.809. Conformément au principe de l'interprétation propre à la convention, les dispositions qui sont proposées ici doivent être interprétées conformément aux dispositions de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

B.2.3. ARTICLE 4.110. JURIDICTION ET COMPÉTENCE

A) TEXTE DE LOI

4.810.

Article 4.110. Jurisdiction et compétence

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux belges.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou la zone économique exclusive de cet État, les tribunaux belges visés au § 1^{er} sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier Etat à condition:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 3; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

§ 3. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître des actions visées aux § 1 et 2.

B) COMMENTAIRE

4.811. Le § 1^{er} est basé sur l'article 9 de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Ici également, le choix a été fait de déclarer compétent le tribunal de commerce d'Anvers¹¹³².

4.812. Le § 2 correspond à l'article 4.93, § 2, déjà commenté plus haut.

4.813. Le § 3 correspond à la réglementation comparable dans l'article 4.93, § 4, 1°, déjà commenté plus haut.

B.2.4. ARTICLE 4.111. RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION

A) TEXTE DE LOI

4.814.

Article 111. Reconnaissance et exécution

§ 1^{er}. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article 9 de la Convention CLC, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

1° si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

2° si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

§ 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du § premier est exécutoire dès que les procédures requises ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

§ 3. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention sur les hydrocarbures de soute, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.

§ 4. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions d'États qui ne sont pas liés par la Convention sur les hydrocarbures de soute et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

¹¹³² Voir déjà *supra*, n° 4.392.

B) COMMENTAIRE

4.815. Les deux premiers paragraphes de la disposition proposée sont repris de l'article 10 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

4.816. Le troisième paragraphe est la reprise littérale de la réserve de la Belgique à la Convention sur les hydrocarbures de soute, telle que définie par la décision 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002¹¹³³. Cette reprise a été recommandée par le Conseil d'État en vue de la sécurité juridique à l'égard du citoyen et aussi pour avoir la certitude que les Chambres donnent leur assentiment à cette déclaration¹¹³⁴.

4.817. Le § 4 proposé correspond à l'article 4.94, § 3, déjà commenté plus haut.

B.2.5. ARTICLE 4.112. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

4.818.

Article 4.112. Application internationale et matérielle

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique exclusivement:

1^o aux dommages de pollution survenus:

a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.110, § 2, d'un autre État partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute; et

b) dans la zone économique exclusive de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.110, § 2, d'un autre État partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute ou dans une autre zone établie par cet État conformément à l'article 2, a), ii) de la Convention sur les hydrocarbures de soute;

2^o aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

§ 2. La présente sous-section ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention CLC, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

§ 3. Sans préjudice des dispositions du second alinéa, les dispositions de la présente sous-section ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial excepté dans la mesure où l'État concerné a déclaré la Convention sur les hydrocarbures de soute applicable au navire conformément à l'article 4.3 de cette convention.

En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant la juridiction visée à l'article 4.110, § 4 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

¹¹³³ Voir *supra*, n° 4.728.

¹¹³⁴ *Doc.Parl.*, Sénat, 2008-09, n° 4-1188/1, 22; voir aussi les positions en la matière, 5-6 et dans *Doc.Parl.*, Chambre, 2008-09, n° 1933/002, 3-4.

B) COMMENTAIRE

4.819. Le § 1^{er} proposé reprend la description du champ d'application tel que déterminé à l'article 2 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

4.820. Les § 2 et 3 proposés sont basés sur l'article 4 de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Cette réglementation se trouve intégrée dans le présent article de loi notamment dans la perspective de la cohérence avec l'article 4.95.

B.2.6. ARTICLE 4.113. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

4.821.

Article 4.113. Responsabilité du propriétaire du navire

§ 1^{er}. Sauf dans les cas prévus aux § 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

§ 2. Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1^{er}, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

§ 3. Le propriétaire n'est pas responsable du dommage par pollution s'il prouve::
1° que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
2° que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
3° que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

§ 4. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 5. Aucune demande de réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente sous-section.

§ 6. Sous réserve du paragraphe 7 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente sous-section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
4° une personne prenant des mesures de sauvegarde; et
5° les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 2°, 3° et 4°;
à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 7. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente sous-section.

B) COMMENTAIRE

4.822. La disposition proposée intègre dans le Code belge de la navigation l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Le paragraphe 6 a toutefois été ajouté. Cette disposition donne exécution à une résolution de la conférence qui a établi la Convention sur les hydrocarbures de soute¹¹³⁵.

B.2.7. ARTICLE 4.114. ÉVÉNEMENT METTANT EN CAUSE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES

A) TEXTE DE LOI

4.823.

Article 4.114. Événement mettant en cause deux ou plusieurs navires

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'art. 4.113, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

B) COMMENTAIRE

4.824. La disposition proposée est basée sur l'article 5 de la Convention sur l'hydrocarbure de soute.

B.2.8. ARTICLE 4.115. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

4.825.

Article 4.115. Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente sous-section n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie

¹¹³⁵ Voir *supra*, n° 4.727.

financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention LLMC.

B) COMMENTAIRE

4.826. La disposition proposée est basée sur l'article 6 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

B.2.9. ARTICLE 4.116. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR

A) TEXTE DE LOI

4.827.

Article 4.116. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'art. 4.115. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'art. 4.115, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article[...]. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

B) COMMENTAIRE

4.828. Cet article reprend l'article 7.10 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

B.2.10. ARTICLE 4.117. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

4.829.

Article 4.117. Prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

B) COMMENTAIRE

4.830. La disposition proposée repose sur l'article 8 de la Convention sur les hydrocarbures de soute. En matière d'indemnisation de la pollution causée par les hydrocarbures de soute, il n'est pas non plus possible d'appliquer le délai de prescription uniforme par deux ans qui est retenu dans l'ébauche de Code belge de la navigation¹¹³⁶.

B.3. POLLUTION PAR DES SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

B.3.1. ARTICLE 4.118. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

4.831.

Sous-section C – Pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses

Article 4.118. Définitions

Aux fins de la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention SNPD »: la convention internationale de Londres du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses, avec ses annexes, telle que modifiée par le protocole de Londres du 30 avril 2010, et dans les modifications ultérieures de ces actes, auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

2° « Convention CLC »: la convention visée à l'article 4.91, 1°;

3° « navire »: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;

4° « personne »: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques;

5° « propriétaire »: la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme « propriétaire » désigne cette compagnie;

6° « réceptionnaire »: soit:

a) la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un Etat Partie, étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un quelconque Etat Partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds SNPD l'identité du mandant; soit

b) la personne qui, dans l'Etat Partie, conformément à la loi nationale de cet Etat Partie, est considérée comme étant le réceptionnaire de la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un Etat Partie, étant entendu que la cargaison totale donnant lieu à contribution qui est reçue conformément à cette loi nationale est effectivement la même que celle qui aurait été reçue au titre de l'alinéa a);

7° « substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) »:

a) toute substance, toute matière et tout article transportés à bord d'un navire en tant que cargaison, qui sont visés aux alinéas i) à vii) ci-dessous:

¹¹³⁶ Compar. déjà *supra*, n° 4.797 et les références qui s'y trouvent.

- i) les hydrocarbures transportés en vrac qui sont énumérés à l'appendice I de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu'amendée;
- ii) les substances liquides nocives transportées en vrac, telles que définies à la règle 1.10 de l'Annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu'amendée, et les substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution X, Y ou Z conformément à la règle 6.3 de ladite Annexe II;
- iii) les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, tel que modifié, et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 de ce recueil;
- iv) les substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis qui sont visés par le Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié;
- v) les gaz liquéfiés qui sont énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, tel que modifié, et les produits pour le transport desquels des conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 de ce recueil;
- vi) les substances liquides transportées en vrac dont le point d'éclair ne dépasse pas 60°C (mesuré en creuset fermé);
- vii) les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses qui sont visées par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié, dans la mesure où ces matières sont également soumises aux dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur en 1996, lorsqu'elles sont transportées en colis; et
- b) les résidus du précédent transport en vrac de substances visées aux a., i à iii et v à vii ci-dessus.
- 8° « SNPD en vrac »: toute substance nocive ou potentiellement dangereuse visée aux 7°, a), i. à iii. et v. à vii. et 7°, b);
- 9° « SNPD en colis »: toute substance nocive ou potentiellement dangereuse visée au 7°, a) iv.;
- 10° « dommage »:
- a) tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du navire transportant les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui sont causés par ces substances;
- b) toute perte de biens ou tout dommage subi par des biens à l'extérieur du navire transportant les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui sont causés par ces substances;
- (c) toute perte ou tout dommage par contamination de l'environnement causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses, pourvu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement, autres que pour le manque à gagner dû à cette altération, soient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et
- (d) le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par ces mesures.
- Lorsqu'il n'est pas raisonnablement possible de dissocier les dommages causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses de ceux causés par d'autres facteurs,

tous ces dommages sont réputés être causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses, sauf si et dans la mesure où le dommage causé par d'autres facteurs est un dommage d'un type visé au paragraphe 3 de l'article 4. Dans le présent paragraphe, « causés par ces substances » signifie causés par la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances;

11° « mesures de sauvegarde »: toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage;

12° « événement »: tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage;

13° « transport par mer »: la période qui s'écoule entre le moment où, lors du chargement, les substances nocives et potentiellement dangereuses pénètrent dans un quelconque élément de l'équipement du navire et le moment où, lors du déchargement, elles cessent d'être présentes dans un quelconque élément de cet équipement. Lorsqu'aucun élément de l'équipement du navire n'est utilisé, cette période commence et prend fin au moment où les substances nocives et potentiellement dangereuses franchissent le bastingage du navire;

14° « cargaison donnant lieu à contribution »: toute SNPD en vrac qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale;

15° « Fonds SNPD »: le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, créé en vertu de l'article 13;

16° « unité de compte »: le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international;

17° « administrateur »: l'Administrateur du Fonds SNPD;

18° « jauge »: soit la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I à la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 relative au jaugeage des navires, soit, si la convention en question n'est pas d'application sur le navire, la jauge brute qui appert d'un certificat national de jaugeage.

B) COMMENTAIRE

4.832. La disposition proposée repose principalement sur les articles 1 et 9.10 de la Convention SNPD 2010.

B.3.2. ARTICLE 4.119. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

4.833.

Article 4.119. Interprétation

La présente sous-section doit être interprétée conformément à la Convention SNPD.

B) COMMENTAIRE

4.834. Conformément au principe de l'interprétation propre à la convention, les dispositions proposées ici doivent être interprétées conformément à la Convention SNPD.

B.3.3. ARTICLE 4.120. TRIBUNAUX COMPÉTENTS POUR CONNAÎTRE DES ACTIONS INTENTÉES CONTRE LE PROPRIÉTAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.835.

Article 4.120. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le propriétaire

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive de la Belgique, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux belges.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou la zone économique exclusive de cet État, les tribunaux belges visés au § 1^{er} sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition que:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 4.126; et
2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

§ 3. Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues à l'article 4.123, § 1, 3° pour l'application de la présente sous-section ont été remplies, soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux de l'État Partie au Convention SNPD:

1° où le navire est immatriculé ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, de l'État Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon; ou

2° où le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal; ou

3° où un fonds a été constitué conformément au paragraphe 3 de l'article 4.126.

§ 4. Après la constitution d'un fonds en vertu de l'article 4.126 par le propriétaire, l'assureur ou une autre personne fournissant la garantie financière conformément à l'article [...], le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes les questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.

§ 3. Seul le tribunal de commerce d'Anvers connaît des actions visées dans les paragraphes qui précèdent dans la mesure où les tribunaux belges sont compétents.

B) COMMENTAIRE

4.836. La disposition proposée repose sur l'article 38 de la Convention SNPD 2010. Le deuxième paragraphe est analogue à l'article 2, § 2 de la loi d'exécution de la Convention CLC.

B.3.4. ARTICLE 4.121. TRIBUNAUX COMPÉTENTS POUR CONNAÎTRE DES ACTIONS INTENTÉES CONTRE LE FONDS SNPD OU INTRODUITES PAR LE FONDS SNPD

A) TEXTE DE LOI

4.837.

Article 4.121. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le Fonds SNPD ou introduites par le Fonds SNPD

§ 1^{er}. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds SNPD en vertu de l'article [...] que devant les juridictions compétentes en vertu de l'article 4.120 pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages résultant de l'événement en question, ou devant un tribunal dans un État Partie à la Convention SNPD qui aurait été compétent si un propriétaire avait été responsable.

§ 2. Au cas où le navire transportant les substances nocives ou potentiellement dangereuses qui ont causé le dommage n'a pas été identifié, les dispositions de l'article 4.120, § 1^{er} s'appliquent, mutadis mutandis, aux actions contre le Fonds SNPD.

§ 3. Si une action en réparation d'un dommage est intentée devant un tribunal contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds SNPD en vertu des dispositions de l'article [...].

§ 4. Le Fonds SNPD a le droit de se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite conformément à la présente sous-section, contre le propriétaire ou son garant.

§ 5. Sauf dispositions contraires du § 6, le Fonds SNPD n'est lié par aucun jugement ou aucune décision rendus à la suite d'une procédure judiciaire à laquelle il n'a pas été partie, ni par aucun règlement à l'amiable auquel il n'est pas partie.

§ 6. Sans préjudice des dispositions du § 4, si une action en réparation d'un dommage a été intentée devant le tribunal visé à l'article 4.XX contre un propriétaire ou son garant, en vertu de la présente sous-section, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds SNPD. Si une telle notification a été faite en laissant au Fonds SNPD un délai suffisant pour que celui-ci puisse intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure, et qui est devenu définitif et exécutoire en Belgique, est opposable au Fonds SNPD, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

B) COMMENTAIRE

4.838. Les dispositions proposées reposent sur l'article 39 de la Convention SNPD 2010.

B.3.5. ARTICLE 4.122. RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS

A) TEXTE DE LOI

4.839.

Article 4.122. Reconnaissance et exécution des jugements

§ 1^{er}. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 38 de la Convention SNPD, qui est exécutoire dans l'État d'origine et ne peut plus y faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu, sauf:

1° si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

2° si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

§ 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du § 1^{er} est exécutoire dans dès que les procédures requises ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

§ 3. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article [...], tout jugement qui est rendu contre le Fonds SNPD par un tribunal compétent en vertu de l'article 4.121, § 1 et 3 et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire.

§ 4. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention SNPD, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.

§ 5. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions d'États qui ne sont pas liés par la Convention SNPD et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnues ni déclarées exécutoires en Belgique.

B) COMMENTAIRE

4.840. Les dispositions proposées reposent sur l'article 40 de la Convention SNPD 2010. Le § 4 proposé repose sur la décision 2002/971/CE du 18 novembre 2002¹¹³⁷. Le § 5 proposé est nouveau.

¹¹³⁷ Voir *supra*, n° 4.732.

A) TEXTE DE LOI

4.841.

Article 4.123. Application internationale et matérielle

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique exclusivement:

1° à tout dommage de pollution survenu sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un État partie à la Convention SNPD;

2° aux dommages par contamination de l'environnement survenus dans la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale

3° aux dommages, autres que les dommages par contamination de l'environnement, survenus à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie; et

4° aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages visés en 1°, 2° et 3°.

§ 2. La présente sous-section s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat pour le transport de marchandises et de passagers, qui sont dues à un dommage lié au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

§ 3. La présente sous-section ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

§ 4. La présente sous-section ne s'applique pas:

1° à un dommage par pollution défini dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, qu'une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette convention; et

2° aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié.

§ 5. Sans préjudice des dispositions du second alinéa, les dispositions de la présente sous-section ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État excepté dans la mesure où l'État concerné a déclaré la Convention SNPD applicable au navire conformément à l'article 4.5 de cette convention.

En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant la juridiction visée à l'article

4.120, § 5 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

B) COMMENTAIRE

4.842. Les dispositions proposées reposent sur les articles 3 et 4 de la Convention SNPD 2010.

Jusqu'à présent, aucun régime particulier tel que visé à l'article 5 de la Convention SNPD n'a encore été repris. Les positions à ce sujet sont attendues¹¹³⁸.

B.3.7. ARTICLE 4.124. RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE

A) TEXTE DE LOI

4.843.

Article 4.124. Responsabilité du propriétaire

§ 1^{er}. Sauf dans les cas prévus aux § 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait.

§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve:

1° que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

2° que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

3° que le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction, ou

4° que le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a, soit:

a) causé le dommage, partiellement ou en totalité; soit

b) fait que le propriétaire n'a pas contracté l'assurance visée à l'article 12;

et que ni le propriétaire, ni ses préposés ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.

§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 4. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente sous-section.

¹¹³⁸ Voir *supra*, n° 4.765.

§ 5. Sous réserve du § 6, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente sous-section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3° un affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire;

4° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

5° une personne prenant des mesures de sauvegarde; et

6° les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 3°, 4° et 5°, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 6. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours existants du propriétaire contre tout tiers, y compris, mais sans que cette liste soit limitative, le chargeur ou le réceptionnaire de la substance qui a causé le dommage, ou les personnes mentionnées au § 5.

B) COMMENTAIRE

4.844. Les dispositions proposées reposent sur l'article 7 de la Convention SNPD 2010.

B.3.8. ARTICLE 4.125. ÉVÉNEMENTS METTANT EN CAUSE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES

A) TEXTE DE LOI

4.845.

Article 4.125. Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires

§ 1^{er}. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires dont chacun transporte des substances nocives et potentiellement dangereuses, chaque propriétaire est, sauf exonération en vertu de l'article 4.124, responsable du dommage. Les propriétaires sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible

§ 2. Toutefois, chaque propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 4.126.

§ 3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours d'un propriétaire contre tout autre propriétaire.

B) COMMENTAIRE

4.846. Les dispositions proposées reposent sur l'article 8 de la Convention SNPD 2010.

A) TEXTE DE LOI

4.847.

Article 4.126. Limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section à un montant total par événement calculé comme suit:

1^o lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en vrac:

a) 10 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 500 unités de compte;

pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 360 unités de compte;

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 millions d'unités de compte;

2^o lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en colis, ou ont été causés à la fois par des SNPD en vrac et des SNPD en colis, ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer si les dommages dus au navire en question ont été causés par des SNPD en vrac ou des SNPD en colis:

a) 11,5 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 725 unités de compte;

pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 414 unités de compte;

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 115 millions d'unités de compte.

§ 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 3. Pour bénéficier de la limitation prévue au § 1^{er}, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal où une action est engagée en vertu de l'article 4.120 ou, à défaut d'une telle action, auprès du tribunal où une action peut être engagée en vertu de l'article 4.120. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme requise, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie admise, et jugée satisfaisante par le tribunal.

§ 4. Sous réserve des dispositions de l'article [...], la distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

§ 5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière a versé une indemnité pour dommage à la suite de l'événement, cette personne est subrogée, à

concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par le droit national applicable.

§ 7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établissent qu'ils pourraient être contraints de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle ils auraient bénéficié d'une subrogation en vertu du § 5 ou 6 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

§ 8. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour prévenir ou limiter un dommage lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

§ 9. Les montants mentionnés au § 1^{er} sont convertis en monnaie ayant cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au § 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie ayant cours légal en Belgique, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

§ 10. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière est en droit de constituer un fonds, conformément au présent article, aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du § 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais sa constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

§ 11. À l'exception des dérogations déterminées dans la présente sous-section, les articles 4.45 à 4.59 sont d'application sur la constitution, la liquidation et la répartition du fonds constitué conformément au § 3.

B) COMMENTAIRE

4.848. Les dispositions proposées reposent sur l'article 9 de la Convention SNPD 2010. Cependant, la définition donnée à l'article 9.10 de la Convention SNPD 2010 de la notion de jauge est reprise dans l'article 4.118, 18°. déjà commenté ci-dessus.

B.3.10. ARTICLE 4.127. FINS DE NON-RECEVOIR

A) TEXTE DE LOI

4.849.

Article 4.127. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Lorsque le propriétaire a constitué un fonds, après un événement, en application de l'article 4.126 et est en droit de limiter sa responsabilité:

1° aucun droit à indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

2° le tribunal peut ordonner la libération du navire ou de tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

§ 2. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

B) COMMENTAIRE

4.850. Les dispositions proposées reposent sur l'article 10 de la Convention SNPD 2010.

B.3.11. ARTICLE 4.128. DÉCÈS ET LÉSION CORPORELLE

A) TEXTE DE LOI

4.851.

Article 4.128. Décès et lésion corporelle

Les créances pour mort ou lésion corporelle ont priorité sur les autres créances excepté dans la mesure où le total des créances ne dépasse pas les deux tiers du montant total déterminé en vertu de l'article 4.126, § 1^{er}.

B) COMMENTAIRE

4.852. La disposition proposée repose sur l'article 11 de la Convention SNPD 2010.

B.3.12. ARTICLE 4.129. ACTION DIRECTE CONTRE L'ASSUREUR

A) TEXTE DE LOI

4.853.

Article 4.129. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation de dommages peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du

propriétaire pour les dommages. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément au premier alinéa, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 4.98, § 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

B) COMMENTAIRE

4.854. La disposition proposée repose sur l'article 12.8 de la Convention SNPD.

B.3.13. ARTICLE 4.130. APPLICATION DU CHAPITRE III DE LA CONVENTION SNPD

A) TEXTE DE LOI

4.855.

Article 4.130. Application de la Convention Fonds -et du Protocole de la Convention Fonds 2003

L'indemnisation des dommages liés au transport par mer de produits nuisibles et potentiellement dangereux est notamment régie par la Convention SNPD.

B) COMMENTAIRE

4.856. Même s'il n'est pas utile de reprendre les dispositions du chapitre III de la Convention SNPD dans le Code belge de la navigation, il est cependant opportun de procéder, via la disposition proposée ici, à une référence croisée à ces réglementations internationales pour pouvoir offrir une vue d'ensemble.

B.3.14. ARTICLE 4.131. PERSONNALITÉ JURIDIQUE DU FONDS SNPD

A) TEXTE DE LOI

4.857.

Article 4.131. Personnalité juridique du Fonds SNPD

**La personnalité juridique est reconnue au Fonds SNPD.
L'administrateur du Fonds SNPD est le représentant légal du Fonds en Belgique.**

B) COMMENTAIRE

4.858. La disposition proposée donne exécution à l'article 13.2 de la Convention SNPD 2010.

B.3.15. ARTICLE 4.132. SUBROGATION ET RECOURS

A) TEXTE DE LOI

4.859.

Article 4.132. Subrogation et recours

§ 1^{er}. Le Fonds SNPD acquiert par subrogation, au titre de toute somme versée par lui en réparation de dommages conformément à l'article 14.1, tous les droits qui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

§ 2. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds SNPD, chaque service public relevant du gouvernement fédéral ou des gouvernements des Régions ou Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention SNPD.

B) COMMENTAIRE

4.860. La disposition proposée repose sur l'article 41 de la Convention SNPD.

B.3.16. ARTICLE 4.133. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

4.861.

Article 4.133. Prescription

§ 1^{er}. Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de ce chapitre dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire.

§ 2. Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée, ou de notification faite conformément à l'article 4.121, § 6, dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage.

§ 3. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.

§ 4. Lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits, le délai de dix ans visé au paragraphe 3 du présent article court à dater du dernier de ces faits.

B) COMMENTAIRE

4.862. Les dispositions proposées reposent sur l'article 37 de la Convention SNPD.

B.4. DOMMAGE NUCLÉAIRE

B.4.1. ARTICLE 4.134. DOMMAGE PAR DES NAVIRES NUCLÉAIRES

A) TEXTE DE LOI

4.863.

Sous-section D – Dommage nucléaire

Article 4.134. Dommage par des navires nucléaires

§ 1^{er}. L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire provoqué par ce navire.

Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire n'est responsable de ce dommage.

§ 2. La responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne un même navire est limitée à 800.000.000,00 euros pour un même accident nucléaire. Ce montant comprend les frais de justice.

§ 3. Les organismes qui, en vertu des lois et règlements, accordent des interventions financières ou effectuent des prestations telles que des soins médicaux, sont subrogés dans les droits des victimes d'un accident nucléaire ou de leurs ayants droit à l'égard de l'exploitant du navire nucléaire, jusqu'à concurrence des sommes qui ont été liquidées au titre d'intervention ou qui représentent les frais demeurés impayés.

§ 4. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître en premier ressort des actions fondées sur les dispositions de la présente sous-section et sur les accords internationaux conclus en la matière.

B) COMMENTAIRE

4.864. Les dispositions proposées reposent sur l'article premier de la loi sur la responsabilité du navire nucléaire, à présent en vigueur¹¹³⁹, étant bien entendu que le montant de la limitation est adapté à la conversion monétaire et que le tribunal de commerce d'Anvers est déclaré compétent à la place du tribunal de première instance d'Anvers. La compétence de l'actualisation du montant de la limitation sera réglementée ailleurs et de manière générale dans l'ébauche de Code belge de la navigation.

¹¹³⁹ Sur cette loi, voir *supra*, n°4.703 et 4.766.

A) TEXTE DE LOI

4.865.

Article 4.135. Dommage causé par le transport maritime de matières nucléaires

§ 1^{er}. Cet article est interprété conformément à la convention du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires.

§ 2. Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité:

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires;

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne précitées.

L'exonération prévue à l'article 1^{er} s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire:

1° à l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle, ou

2° au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire, dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article 1^{er}, alinéa 2°, par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

Toutefois, les dispositions du paragraphe 1^{er} n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

§ 3. Le présent article n'affecte pas la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

B) COMMENTAIRE

4.866. Les dispositions proposées reposent sur la convention sur la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires.

7. TEXTE DE LOI

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1^{er} – Notions

Article 4.1. Définitions

Dans le présent Code, il convient d'entendre par:

1° « propriétaire du navire »: le propriétaire du navire enregistré ou immatriculé ou, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navires;

2° « armateur »: la personne naturelle ou la personne juridique qui exerce la gestion nautique;

3° « gestion nautique »: la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire;

4° « usager de navires »: tout détenteur d'un droit réel ou personnel qui, pendant un certain temps, donne droit à l'usage d'un navire ou d'une partie d'un navire, à l'exception des armateurs, des affréteurs à temps et des parties impliquées dans ou ayant certains droits sous un contrat de transport;

5° « copropriété de navire »: la propriété d'un navire appartenant en indivis à plusieurs personnes, possédant chacune une ou plusieurs parties du navire;

6° « copropriétaire de navire »: tout propriétaire d'un navire en copropriété de navire;

7° « part de navire »: la plus petite part d'une copropriété de navire appartenant à un copropriétaire de navire.

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 1^{er} – Copropriété de navire

Article 4.2. Application internationale

§ 1^{er}. Le droit applicable à la copropriété de navire est déterminé conformément à l'article 3.4.

Ce droit détermine en particulier les droits et les compétences des copropriétaires de navire et des gestionnaires de navire et en particulier la question de savoir si un ou plusieurs copropriétaires et le gestionnaire de navire peuvent lier les copropriétaires de navire vis-à-vis de tiers.

§ 2. L'article 4.10, § 1^{er}, dernier alinéa est d'application sur la procédure en Belgique.

Article 4.3. Application matérielle

§ 1^{er}. À l'exception des dérogations prévues dans les paragraphes suivants, ce chapitre est applicable à toute copropriété de navire, quelle que soit sa forme, sa dénomination ou sa cause.

§ 2. À moins que tous les copropriétaires de navire n'aient convenu de soumettre leur indivision à ce chapitre, de s'attribuer des parts de navires et de laisser inscrire l'acte en question dans un registre des navires, ce chapitre n'est pas applicable à:

1° la communauté de biens des époux ou cohabitants, dont un navire fait partie;

2° l'indivisibilité entre cohéritiers d'un propriétaire de navire;

3° la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une association de fait;

4° la copropriété d'un navire en construction entre le maître de l'ouvrage et le chantier naval.

§ 3. Ce chapitre n'est pas applicable:

1° aux rapports de droit entre les copropriétaires des parts d'un navire;

2° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une société sans personnalité civile;

3° à la propriété de l'ensemble d'un navire faisant partie du patrimoine d'une personne juridique;

4° aux rapports de droit entre offreurs et propriétaires et réciproquement entre propriétaires de certificats immobiliers au sens de la loi du 16 juin 2006 relative aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur les marchés réglementés.

Article 4.4. Autre législation

§ 1^{er}. Ne sont pas applicables à la copropriété de navire:

1° les dispositions du Code Civil sur la copropriété;

2° le Code des Sociétés.

§ 2. L'article 108 du Code de droit international privé n'est pas d'application sur la représentation par un ou plusieurs propriétaires de navire ou par l'armateur gérant quirataire.

Article 4.5. Dispositions dérogatoires

Sont nulles les dérogations aux articles 4.1, 5°, 6° et 7°, 4.2, § 2, 4.3, 4.4, 4.7, 4.9, § 6, 4.10, 4.13 et 4.18.

Article 4.6. Règle de la majorité

§ 1^{er}. Les copropriétaires de navire prennent toute décision touchant leur intérêt commun, à la majorité simple des voix.

§ 2. Tout copropriétaire de navire dispose d'un droit de vote proportionné à ses portions d'intérêt dans le navire.

§ 3. La majorité des voix est formée par les voix des copropriétaires de navire dont les parts de navire représentent plus de la moitié de la valeur du navire.

§ 4. Les copropriétaires de navire qui disposent d'une majorité des voix ne doivent pas consulter les autres copropriétaires de navire.

§ 5. En dérogation au § 1^{er}, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires de navire.

Article 4.7. Caractère raisonnable et équité

Les copropriétaires de navire doivent se comporter entre eux de manière raisonnable et équitable.

Article 4.8. Compétence de représentation

Les copropriétaires de navire peuvent être représentés par l'un ou plusieurs d'entre eux, à la condition de disposer ensemble d'une majorité de portions d'intérêt du navire.

Article 4.9. Nomination d'un armateur gérant quirataire

§ 1^{er}. Les copropriétaires de navire peuvent nommer un armateur gérant quirataire.

§ 2 Un armateur gérant quirataire peut mais ne doit pas être un copropriétaire de navire. Il peut être une personne morale.

§ 3. Du fait de la nomination d'un armateur gérant quirataire, les copropriétaires de navire perdent la compétence de représentation prévue à l'article 4.8.

§ 4. S'il est nommé plus d'un armateur gérant quirataire, ceux-ci décident de commun accord.

§ 5. L'armateur gérant quirataire est un mandataire.

Les dispositions du Code Civil sur le mandat sont applicables, sauf les dérogations prévues dans ce code ou clause dérogatoire.

§ 6. La nomination d'un armateur gérant quirataire est opposable aux tiers par son inscription dans un registre des navires.

Article 4.10. Compétences de l'armateur gérant quirataire

§ 1^{er}. L'armateur gérant quirataire est compétent pour accomplir au nom et pour le compte des copropriétaires de navire tous les actes juridiques nécessaires à l'utilisation normale du navire, en ce compris la conclusion de conventions d'affrètement, de transport et d'assurances, la mise en exécution de réparations extraordinaires et la constitution d'un fonds de limitation.

Il exerce vis-à-vis de l'équipage l'autorité patronale et est notamment compétent pour désigner et congédier le capitaine.

Il représente les copropriétaires de navire à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme défendeur.

Sans préjudice d'autres modalités de signification, la signification à un ou plusieurs copropriétaires de navire peut être adressée à l'armateur-gérant quirataire pour les affaires relatives au navire concerné ou au voyage concerné.

§ 2. L'armateur gérant quirataire ne peut, en ce qui concerne le navire, accomplir que les actes de disposition prévus par un mandat spécial.

§ 3. Dans le doute, les compétences de l'armateur gérant quirataire sont interprétées au sens large.

§ 4. Sauf en cas de mauvaise foi, les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur gérant quirataire ne peuvent être opposées aux tiers même si elles ont été rendues publiques.

Article 4.11. Devoir de rendre compte de l'armateur gérant quirataire

§ 1^{er}. L'armateur quirataire est tenu, en ce qui concerne sa gestion, de communiquer à chacun des copropriétaires de navire qui les demande, toutes pièces et données et de lui fournir toute explication qui s'y rapporte.

§ 2. L'armateur gérant quirataire est tenu de rendre compte de sa gestion aux copropriétaires du navire, au moins une fois par an et de toute manière dans les deux mois de la fin de sa gestion tout en communiquant toutes les pièces et données s'y rapportant. Il est tenu de remettre à chacun d'entre eux la part lui revenant.

§ 3. Les copropriétaires de navire donnent décharge à l'armateur gérant quirataire dans les deux mois.

Article 4.12. Fin du mandat de l'armateur gérant quirataire

§ 1^{er}. Les copropriétaires de navire peuvent révoquer à tout moment le mandat donné à l'armateur gérant quirataire.

§ 2. Le mandat de l'armateur gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété du navire se termine.

§ 3. La révocation et la fin du mandat de l'armateur gérant quirataire deviennent opposables aux tiers par inscription dans le registre des navires.

Article 4.13. Nomination d'un armateur gérant quirataire judiciaire

§ 1^{er}. Le juge peut, à la demande de tout copropriétaire de navire, nommer un armateur gérant quirataire judiciaire:

1^o lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une parité de voix, d'une inobservance sérieuse de ses obligations par un autre copropriétaire du navire, ou de toutes autres circonstances sérieuses;

2^o lorsque l'armateur gérant quirataire nommé par les copropriétaires du navire n'accomplit pas sa tâche comme il se doit.

§ 2. Les articles 4.9, § 2 à 6, 4.10, § 1 à 3 et 4.11, § 1 et 2 sont, sauf décision contraire, applicables à l'armateur gérant quirataire judiciaire et son mandat est valable pour une durée indéterminée.

§ 3. La nomination d'un armateur gérant quirataire judiciaire met fin au mandat de l'armateur gérant quirataire nommé par les copropriétaires du navire.

Article 4.14. Frais, profit et perte

Les copropriétaires du navire contribuent aux frais et participent aux profits et aux pertes au prorata de leurs intérêts dans le navire.

Article 4.15. Responsabilité des copropriétaires de navire

La responsabilité des copropriétaires de navire est définie au chapitre 3 du présent titre, étant entendu qu'ils ne sont responsables qu'au prorata de leurs portions d'intérêt dans le navire.

Article 4.16. Libre disposition des parts du navire

§ 1^{er}. Tout copropriétaire de navire peut disposer de ses parts du navire.

§ 2. Le copropriétaire de navire reste tenu des dettes contractées avant l'inscription de la cession de ses parts du navire.

Article 4.17. Reprise forcée des parts d'intérêt

Le capitaine congédié, le membre de l'équipage congédié et l'armateur gérant quirataire dont la mandat est venu à expiration, lorsqu'ils sont eux-mêmes copropriétaires du navire, ont le droit de céder leurs parts d'intérêt dans le navire aux autres copropriétaires du navire, moyennant paiement de leur valeur. Ils doivent alors introduire leur requête dans le mois de l'expiration de leur désignation ou de leur mandat. Sauf convention contraire, les autres copropriétaires du navire reprennent les parts en question au prorata des parts qui leur appartenaient précédemment; le cédant ne peut toutefois pas s'opposer à une reprise par un seul copropriétaire du navire. A défaut d'accord dans le mois, c'est le juge qui fixe la valeur et les autres conditions de la cession.

Article 4.18. Cessation de la copropriété du navire

§ 1^{er}. La copropriété de navire se termine par:

1° la vente volontaire du navire, décidée en application de la règle de la majorité visée à l'article 4.6;

2° la vente à la suite d'une décision judiciaire rendue conformément au § 2;

3° la vente forcée;

4° la réunion de toutes les parts du navire en une seule main;

5° la prescription acquisitive conformément à l'article 3.8;

- 6° le délaissement; la prise, la confiscation et les autres modes de cession forcée réglés par ou en vertu des lois particulières;
- 7° la destruction du navire;
- 8° la constitution par les copropriétaires de navire d'une société ou d'une personne morale chargée de la gestion du navire ou qui en reprend la propriété.

§ 2. Lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une parité de voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire, ou par d'autres circonstances graves, l'un des copropriétaires de navire peut solliciter une décision judiciaire ordonnant la vente du navire et fixant les modalités de cette vente.

Article 4.19. Prescription

§ 1^{er}. Les actions entre copropriétaires de navire concernant la copropriété du navire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété du navire suivant lequel de ces délais vient le premier à expiration.

§ 2. Les actions entre copropriétaires de navire et armateurs gérants quirataires concernant la copropriété du navire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété du navire suivant lequel de ces délais vient le premier à expiration.

§ 3. Les actions récursoires de et contre des copropriétaires de navire et des armateurs gérants quirataires concernant la copropriété du navire peuvent, même après l'expiration des délais visés dans les §§ 1^{er} et 2, être introduites dans les trois mois à dater du moment où le demandeur a lui-même été rendu responsable ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

Chapitre 3 – Responsabilité

Section 1 – Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Article 4.20. Autre législation

§ 1^{er}. Cette section ne porte pas préjudice:

1° aux sections 2 et 3 du présent chapitre;

2° au chapitre 2 du présent Titre, en particulier les dispositions concernant la responsabilité contractuelle de l'agent maritime;

3° au chapitre 3 du titre 4, en particulier les dispositions concernant la responsabilité de l'équipage;

4° au Titre 5, en particulier les dispositions concernant la responsabilité contractuelle de l'affrèteur, du transporteur, du remorqueur, du pousseur et du manutentionnaire;

5° à l'article 8.27, § 2;

6° à l'article 1384, alinéa 3 du Code civil;

7° aux dispositions concernant la responsabilité pénale, la responsabilité civile pour le paiement des amendes pécuniaires, et les sanctions administratives;

8° aux dispositions concernant les droits de sûretés maritimes et de saisie de navires.

§ 2. L'article 3 de la loi du 10 février 2003 concernant la responsabilité de et pour les membres du personnel au service des personnes de droit public n'est pas d'application sur les personnes de droit public dans la mesure où celles-ci sont intervenues comme propriétaire de navire ou comme armateur et leur responsabilité est réglée par ce Chapitre.

Article 4.21. Dispositions dérogatoires

Les dispositions qui dérogent aux articles 4.20 et 4.23, § 1^{er}, 1^o, a) sont nulles.

Article 4.22. Responsabilité pour ses propres faits

Le propriétaire de navire et l'armateur sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

Article 4.23. Responsabilité pour les obligations contractées par ou pour le commandant

§ 1^{er}. Le propriétaire de navire est responsable des obligations:

1^o qui sont contractées par le capitaine lui-même dans l'exercice de ses fonctions à bord du navire, à moins que:

a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le domicile ou siège sont communiqués en même temps; ou

b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;

2^o qui sont contractées par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve:

a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou

b) que l'obligation concernée est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou

c) que ni lui-même, ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant de l'obligation concernée.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} est d'application analogue sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 5.8, § 1^{er}, 4^o.

§ 3. Le paragraphe 2 ne déroge pas à l'article 7.9.

Article 4.24. Faits du commandant

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le commandant dans l'exercice de ses fonctions qui causent à autrui un dommage.

Article 4.25. Responsabilité pour les faits des préposés

§ 1^{er}. Le propriétaire de navire est responsable pour:

1^o les faits illicites commis par les marins dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage;

2° les faits commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sous réserve des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

L'alinéa précédent n'est pas d'application lorsque le fournisseur de services a la direction des manœuvres de navigation.

Article 4.26. Responsabilité après cession de propriété

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où le fait causant dommage a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

Article 4.27. Responsabilité in solidum

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables *in solidum*.

Article 4.28. Droit de recours

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 4.23, 4.24 ou 4.25 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur, qui sont responsables *in solidum* à son égard.

Le précédent alinéa vaut sans préjudice du propre droit de recours de l'armateur.

Section 2 – Limitation générale

Sous-section A – Navires de mer

§ 1^{er}. Dispositions générales

Article 4.29. Définitions

§ 1^{er}. Dans la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention LLMC »: la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996 modifiant la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, et par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

2° « propriétaire de navire »: le propriétaire, l'affrèteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer;

3° « navire de mer » et « navire »: les navires de mer visés dans la Convention LLMC, ainsi que tous les navires de mer visés à l'article 3.1, 8°, à l'exclusion des bâtiments destinés à la navigation intérieure visés à l'article 4.60, § 1, 3°;

4° « assistant »: toute personne fournissant des services en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, lesquelles opérations comprennent également celles que vise l'article 4.34, § 1^{er}, 4°, 5° et 6°;

5° «jauge»: soit la jauge brute du navire calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires soit, si la convention précitée ne s'applique pas aux navires, la jauge brute telle qu'elle apparaît d'un certificat national de jaugeage;

6° « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire »: toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;

7° « unité de compte »: le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans la présente sous-section, la responsabilité du propriétaire de navire comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même

Article 4.30. Interprétation

La présente sous-section est interprétée conformément à la Convention LLMC.

Article 4.31. Application internationale

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique chaque fois qu'une personne, mentionnée à l'article 4.32, cherche à limiter sa responsabilité devant un tribunal belge, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi, ou de faire lever toute autre garantie fournie en Belgique.

§ 2. Les règles de procédure concernant l'application de l'article 4.42 sont régies par la loi belge.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de la présente sous-section, les règles relatives à la constitution et la répartition d'un fonds de limitation constituée en Belgique ainsi que toutes les règles de procédure en rapport avec elles sont régies par la loi belge.

§ II. Le droit à la limitation

Article 4.32. Personnes ayant droit à une limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Les propriétaires de navire et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément à la présente sous-section à l'égard des créances visées à l'article 4.34.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 4.34 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente sous-section.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente sous-section est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

Article 4.33. Reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 4.34. Créances soumises à la limitation

§ 1^{er}. Sous réserve des articles 4.35 et 4.36, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:

1^o créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2^o créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3^o créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

[4^o créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;]

[5^o créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;]

6^o créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente sous-section et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au § 1^{er} sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du § 1, [4^o, 5^o et 6^o] ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 4.35. Créances exclues de la limitation

La présente sous-section ne s'applique pas:

1^o aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;

2^o aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour lesquels la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou tout amendement ou tout protocole à celle-ci qui est en vigueur, n'est pas effectivement d'application;

3^o aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

4^o aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un

navire nucléaire;

5° aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 4.38.

Article 4.36. Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 4.37. Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente sous-section a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

§ III. Limites de la responsabilité

Article 4.38. Limites générales

§ 1^{er}. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 4.39, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:

1° s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,

a) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2000 tonneaux;

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué sous a):

- pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 800 unités de compte;

- pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 600 unités de compte; et

- pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 400 unités de compte;

2° s'agissant de toutes les autres créances,

a) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux,

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué sous a):

- pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 400 unités de compte;

- pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 300 unités de compte; et

- pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 200 unités de compte.

§ 2. Pour les navires de mer dont le tonnage est inférieur à 300 tonneaux, la limite de responsabilité se monte à la moitié de celle qui s'applique à un navire de 2.000 tonneaux.

§ 3. Pour les navires de mer qui ne sont pas soumis à la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 relative au jaugeage des navires et pour lesquels aucune lettre de jaugeage nationale n'a été émise, le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur du navire au moment de l'événement d'où est né le dommage, avec un minimum d'un million d'unités de compte

§ 4. Lorsque le montant calculé conformément au § 1^{er}, 1^o est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément au § 1^{er}, 2^o peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées au § 1^{er}, 1^o et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à § 1^{er}, 2^o.

§ 5. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des servi ces d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1500 tonneaux.

Article 4.39. Limite applicable aux créances des passagers

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175.000 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

Article 4.40. Conversion en monnaie nationale

Les montants mentionnés aux articles 4.38 et 4.39 sont convertis dans la monnaie ayant cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 4.45 fournie.

La valeur, en Droit de Tirage spécial, de la monnaie nationale est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Article 4.41. Concours de créances

§ 1^{er}. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 4.38 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

1^o à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.29, § 1^{er}, 2^o et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité ce celle-ci ou de celles-ci; ou

2^o à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

3^o à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de

sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 4.39 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.29, § 1^{er}, 2^o s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 4.39 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci

§ IV. Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

Article 4.42. Principes

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 4.45, n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

Article 4.43. Conséquences juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans la constitution d'un fonds de limitation:

1^o les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable;

2^o les dispositions de l'article 4.56, § 1^{er}, 5, 6 et 7 s'appliquent à l'avenant.

Article 4.44. Condamnation et intérêts

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamner à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

§ V. Procédure de limitation avec constitution du fonds

Article 4.45. Principes

§ 1^{er}. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de commerce a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 4.38 et 4.39, qui sont d'application sur les créances dont cette personne peut être

responsable, augmentés des intérêts courus depuis la date de l'événement qui a donné naissance à responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

La garantie est suffisante si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut exiger la discussion du débiteur principal.

Sur avis de la Commission de Droit de la Navigation, le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément à la présente sous-section n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 4.41, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.41, § 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 4.41, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.41, § 2 respectivement.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir entre des personnes qui sont responsables de plus d'un navire peut les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

Article 4.46. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1^{er}. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de commerce.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de commerce est déterminée par l'article 627, 10^o du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1^{er}.

En outre, la requête mentionne:

1^o la nationalité et le nom du navire;

2^o l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3^o le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4^o la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation: versement en espèces ou garantie.

§ 4. À la requête sont annexées:

- 1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;
- 2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité.

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par des sous-sections différentes ne peut cependant être demandée dans la même requête.

Article 4.47. Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir:

- 1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement;
- 2° une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 4.51, § 3 et des lettres visées à l'article 4.51, § 4;
- 3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et
- 4° les avis du liquidateur.

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

Article 4.48. Ordonnance d'ouverture

§ 1^{er}. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi et en particulier à l'article 4.45, § 3 et 4, le président du tribunal de commerce rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions mentionnées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé au premier alinéa ne peut excéder un mois:

- 1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou
- 2° à compter de la date de l'ordonnance, si une garantie doit être fournie. Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un liquidateur du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

Article 4.49. Liquidateurs

§ 1^{er}. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les avocats inscrits sur une liste établie par l'assemblée générale du tribunal de commerce territorialement compétent. Ces avocats doivent avoir bénéficié d'une formation spéciale et offrir des garanties en matière de compétences dans le domaine du droit maritime. Sur avis de la Commission de droit maritime, le Roi réglemente la procédure de nomination des candidats et le cas échéant les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de commerce. L'assemblée générale procède également à la radiation des personnes qui ne sont plus inscrites comme avocats au tableau d'un ordre des avocats. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, en présence du président du tribunal, prêtent serment selon les formules suivantes:

« Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen. »; ou

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »; ou

« Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte de sa mission dans une affaire déterminée, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, en signant au greffe le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de commerce peut à tout moment remplacer le liquidateur, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation maritime.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 4.57, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en indemnités proportionnelles sur la base du montant du fonds de limitation.

Article 4.50. Constitution du fonds de limitation

§ 1^{er}. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur ès qualité. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur ès qualité.

Article 4.51. Ordonnance de disponibilité

§ 1^{er}. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion monétaire effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les cinq jours de sa date, par extrait:

1° dans l'annexe du Moniteur belge sur la navigation;

2° dans une publication paraissant au moins chaque semaine, qui est spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît dans l'arrondissement ou le tribunal à son siège;

3° si cela s'avère utile, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation;

4° le cas échéant, selon les modalités électroniques prescrites en outre par le Roi.

L'extrait mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance une lettre recommandée aux créanciers connus. La lettre contient les

mêmes données que l'extrait visé au § 3 et mentionne dans quelle édition du Moniteur belge et dans quelles autres publications l'extrait a été publié.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

Article 4.52. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 4.45, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 4.45, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

1° au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;

2° au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

3° au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison, ou

4° dans l'État où la saisie a lieu.

§ 3. Les dispositions des § 1^{er} et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les conséquences juridiques mentionnées aux § 1^{er} et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

Article 4.53. Déclaration de créance

§ 1^{er}. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, au greffe du tribunal de commerce. Sur demande, le greffier leur fournit un accusé de réception.

Chaque déclaration mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sans préjudice de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations peuvent lui être faites ou données au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existait aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts sur les sommes réclamées courent à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

Article 4.54. Vérification des créances

§ 1^{er}. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de commerce qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application conforme.

Article 4.55. Contestation des condamnations sur le fond

§ 1^{er}. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'ampleur de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation au premier alinéa, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi:

1^o que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2^o que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} s'applique sans préjudice des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé

Article 4.56. Répartition du fonds de limitation

§ 1^{er}. Excepté les articles 4.38, § 1^{er} et 2 et 4.39 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis-à-vis du requérant.

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des § 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

Article 4.57. Clôture du fonds de limitation

§ 1^{er}. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation de procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par l'octroi d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les conséquences judiciaires déterminées à l'article 4.52.

§ 3. Si le § 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 4.59. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

Article 4.58. Garantie complémentaire

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peuvent, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que l'octroi d'une garantie complémentaire soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie complémentaire doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie complémentaire n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 4.57, § 2.

Article 4.59. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1^{er}. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice à la chose elle-même. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de commerce dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 4.51, § 3 dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

Elle est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné au premier alinéa, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de commerce se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider:

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne pouvait être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé au huitième alinéa, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les cinq jours à compter de sa date, dans:

1° l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation;

2° au moins une publication hebdomadaire soit spécifiquement axée sur la navigation, soit publiée dans l'arrondissement où le tribunal a son siège;

3° si nécessaire, dans une ou plusieurs publications étrangères axées sur la navigation;

4° selon les modalités électroniques prescrites le cas échéant à titre complémentaire par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 4.57, § 2.

Durant la procédure d'objection, les conséquences juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 4.9, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 4.58, est également portée devant le tribunal de commerce. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de commerce juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a force de chose jugée vis-à-vis de chacun.

Sous-section B – Bateaux d'intérieur

§ 1^{er}. Dispositions générales

Article 4.60. Définitions

§ 1^{er}. Dans la présente sous-section, il faut entendre par:

1^o « Convention CLNI »: la convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), telle que modifiée ultérieurement par des actes auxquels la Belgique a adhéré et qui sont entrés en vigueur;

2^o « propriétaire de bateau »: le propriétaire, le locataire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau;

3^o « bateau de navigation intérieure » et « bateau »: un bateau de navigation intérieure, englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;

4^o « assistant » désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage; ces opérations comprennent également celles que vise l'article 4.65, § 1, 4^o, 5^o et 6^o;

5^o « créance résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau »: toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne:

a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandise;

6^o « unité de compte »: le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans la présente sous-section, la responsabilité du propriétaire de bateau comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

Article 4.61. Interprétation

La présente sous-section est interprétée conformément à la Convention CLNI.

Article 4.62. Application internationale

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances:

1^o le bateau naviguait sur une voie d'eau soumise au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la convention de Luxembourg du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou sur n'importe quelle voie d'eau en Belgique;

2° des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou [3° un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.]

Cette sous-section s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

§ 2. Les règles de procédure en vue de l'application de l'article 4.73 sont régies par la législation belge.

§ 3. Sous réserve des dispositions de la présente sous-section, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure y relatives, sont régies par la loi belge.

§ II. Le droit à la limitation

Article 4.63. Personnes ayant droit à la limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente sous-section à l'égard des créances visées à l'article 4.65.

§ 2. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 4.65 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente sous-section.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente sous-section est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

Article 4.64. Reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 4.65. Créances soumises à la limitation

§ 1^{er}. Sous réserve des articles 4.66 et 4.67, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe

avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

[4° créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;]

[5° créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau;]

6° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente sous-section et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au § 1^{er} sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du § 1^{er}, 4° et 5° ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 4.66. Créances exclues de la limitation

Cette sous-section ne s'applique pas:

1° aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

2° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;

3° aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires

4° aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 4.69.

Article 4.67. Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 4.68. Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente sous-section a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances

respectives se compensent et les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

§ III. Limites de responsabilité

Article 4.69. Limites générales

§ 1^{er}. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 4.70, nées d'un même événement, sont calculées comme suit:

1^o à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles:

a) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

b) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

c) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

d) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'al. c) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage;

e) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux al. a), b) ou c) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;

f) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article 4.60, § 1^{er}, 3^o, leur valeur au moment de l'événement;

2^o à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés sous 1^o;

3^o lorsque le montant calculé conformément à 1^o est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à 2^o peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées sous 1^o et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées sous 2^o;

4^o dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

§ 2. Les limites de responsabilité visées au § 1^{er}, 4^o s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

Article 4.70. Limites pour les créances de passagers

A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 60 000 unités de compte, multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Ces limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 720.000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants:

1° 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers;

2° 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;

3° 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.

Article 4.71. Conversion dans la monnaie nationale

Les montants mentionnés aux articles 4.69 et 4.70 sont convertis dans la monnaie qui a cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué, ou la garantie visée à l'article 4.76 fournie.

La valeur en droit de tirage spécial de cette monnaie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Article 4.72. Concours de créances

§ 1^{er}. Sans préjudice des paragraphes § 2 et 3, les limites de responsabilité déterminées selon l'article 4.69 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

1° à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.60, § 1^{er}, 2 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

2° à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou

3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Lorsque, conformément à l'article 4.69, § 1^{er}, 1^o, d), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité pour chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.

§ 3. Lorsque, conformément à l'article 4.69, § 1^{er}, 1^o, e), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

§ 4. Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 4.70 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 4.60, § 1^{er}, 2^o, s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 4.70 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

§ IV. Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

Article 4.73. Principes

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 4.76 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

Article 4.74. Conséquences juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans la constitution d'un fonds de limitation:

1^o les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable;

2^o les dispositions de l'article 4.87, § 1^{er}, 5, 6 et 7 s'appliquent.

Article 4.75. Condamnation et intérêts

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamné à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

§ V. Limitation de responsabilité avec constitution d'un fonds

Article 4.76. Principes

§ 1^{er}. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal

de commerce a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence du montant calculé selon les dispositions des articles 4.69 et 4.70, applicables aux créances dont la personne qui constitue le fonds peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

La garantie est suffisante si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut exiger la discussion du débiteur principal.

Sur avis de la Commission de droit maritime, le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément à la présente sous-section n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 4.72, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.72, § 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 4.72, § 1^{er}, 1^o, 2^o ou 3^o ou à l'article 4.72, § 4.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir contre des personnes qui sont responsables de plus d'un bateau peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

Article 4.77. Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1^{er}. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de commerce.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de commerce est déterminée par l'article 627, 10^o du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1^{er}.

En outre, la requête mentionne:

1^o la nationalité et le nom du navire;

2^o l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et
4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation: versement en espèces ou garantie.

§ 4. À la requête sont jointes annexées:

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;
2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité.

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par des sous-sections différentes ne peut cependant être demandée dans la même requête.

Article 4.78. Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir:

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement;
2° une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 4.82, § 3 et des lettres visées à l'article 4.82, § 4;
3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et
4° les avis du liquidateur.

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

Article 4.79. Ordonnance d'ouverture

§ 1^{er}. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi et en particulier à l'article 4.76, § 3 et 4, le président du tribunal de commerce rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions mentionnées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé au premier alinéa ne peut excéder un mois:

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou
2° à compter de la date de l'ordonnance, si une garantie doit être fournie. Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un liquidateur du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

Article 4.80. Liquidateurs

§ 1^{er}. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les avocats inscrits sur une liste établie par l'assemblée générale du tribunal de commerce territorialement compétent. Ces avocats doivent avoir bénéficié d'une formation spéciale et offrir des garanties en matière de compétences dans le domaine du droit maritime. Sur avis de la Commission de droit maritime, le Roi réglemente la procédure de nomination des candidats et le cas échéant les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de commerce. L'assemblée générale procède également à la radiation des personnes qui ne sont plus inscrites comme avocats au tableau d'un ordre des avocats. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, en présence du président du tribunal, prêtent serment selon les formules suivantes:

« Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen. »; ou

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »; ou

« Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte de sa mission dans une affaire déterminée, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, en signant au greffe le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de commerce peut à tout moment remplacer le liquidateur, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 4.88, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en indemnités proportionnelles sur la base du montant du fonds de limitation.

Article 4.81. Constitution du fonds de limitation

§ 1^{er}. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur ès qualité. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur ès qualité.

Article 4.82. Ordonnance de disponibilité

§ 1^{er}. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans laquelle il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion monétaire effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les cinq jours de sa date, par extrait:

1° dans l'annexe du Moniteur belge sur la navigation;

2° dans une publication paraissant au moins chaque semaine qui est spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît dans l'arrondissement ou le tribunal à son siège;

3° si cela s'avère utile, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation;

4° le cas échéant, selon les modalités électroniques prescrites en outre par le Roi.

L'extrait mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance une lettre recommandée aux créanciers connus. La lettre contient les mêmes données que l'extrait visé au § 3 et mentionne dans quelle édition du Moniteur belge et dans quelles autres publications l'extrait a été publié.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

Article 4.83. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 4.76, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 4.76, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie, doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

§ 3. Les dispositions des § 1^{er} et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les conséquences juridiques mentionnées aux § 1^{er} et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

Article 4.84. Déclaration de créance

§ 1^{er}. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, au greffe du tribunal de commerce. Sur demande, le greffier leur fournit un accusé de réception.

Chaque déclaration mentionne:

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sans préjudice de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, l'élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations peuvent lui être faites ou données au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existait aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts sur les sommes réclamées courent à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

Article 4.85. Vérification des créances

§ 1^{er}. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent à compter de la date de l'avis, d'un délai d'un mois pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de commerce qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application conforme.

Article 4.86. Contestation des condamnations sur le fonds

§ 1^{er}. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'ampleur de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation au premier alinéa, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi:

1^o que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2^o que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} s'applique sans préjudice des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

Article 4.87. Répartition du fonds de limitation

§ 1^{er}. Excepté les articles 4.69, § 1^{er} et 4.70 et le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis à vis du requérant.

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente sous-section

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des § 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée

définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

Article 4.88. Clôture du fonds de limitation

§ 1^{er}. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation de procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par l'octroi d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les conséquences judiciaires déterminées à l'article 4.83.

§ 3. Si le § 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 4.90. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

Article 4.89. Garantie complémentaire

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peuvent, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que l'octroi d'une garantie complémentaire soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie complémentaire doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie complémentaire n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 4.88, § 2.

Article 4.90. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1^{er}. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice à la chose elle-même. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de commerce dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 4.82, § 3 dans l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

Elle est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné au premier alinéa, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de commerce se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider:

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne pouvait être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé au huitième alinéa, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les cinq jours à compter de sa date, dans:

1° l'annexe du Moniteur belge consacrée à la navigation;

2° au moins une publication hebdomadaire, soit spécifiquement consacrée à la navigation, soit publiée dans l'arrondissement où le tribunal a son siège;

3° si nécessaire, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation;

4° selon les modalités électroniques prescrites le cas échéant à titre complémentaire par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 4.58, § 2.

Durant la procédure d'objection, les conséquences juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 4.83, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation,

autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 4.89, est également portée devant le tribunal de commerce. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de commerce juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a force de chose jugée vis-à-vis de chacun.

Section 3 – Pollution

Sous-section A – Pollution par des pétroliers

Article 4.91. Définitions

Pour l'application de la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention CLC »: la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et l'annexe, telle que modifiée par le protocole de Londres du 27 novembre 1992 et par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

2° « Convention Fonds »: la convention internationale 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 et par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

3° « Protocole du Fonds de 2003 »: le protocole de Londres du 19 mai 2003 à la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel que modifié par les modifications ultérieures de ces actes auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

4° « navire »: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac;

5° « personne »: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;

6° « propriétaire »: la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie;

7° « hydrocarbures »: tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire;

8° « dommage par pollution »:

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération

de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures;

9° « mesures de sauvegarde »: toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution;

10° « événement »: tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution;

11° « unité de compte »: le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international;

12° « jauge »: soit la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, soit, si la convention en question n'est pas d'application sur le navire, la jauge brute qui appert d'un certificat national de jaugeage;

13° « fonds international pour la pollution par les hydrocarbures »: le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par l'article 2 de la Convention Fonds;

14° « fonds complémentaire international pour la pollution par les hydrocarbures »: le fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par l'article 2 du Protocole Fonds de 2003.

Article 4.92. Interprétation

La présente sous-section est interprétée, selon les cas, conformément à la Convention CLC, à la Convention Fonds et au Protocole du Fonds de 2003

Article 4.93. Jurisdiction et compétence

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou la zone économique exclusive de cet État, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 3; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

§ 3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article 4.98, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

§ 4. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître:

1° des actions visées aux § 1^{er} et 2;

2° des actions en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et contre le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, sur la base de l'article 4 du Protocole du Fonds de 2003;

3° des actions intentées par le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et par le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par chacune des personnes visées à l'article [...].

Une action en réparation des dommages causés par la pollution contre le fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures est considérée comme une action introduite par le même demandeur contre le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

Article 4.94. Reconnaissance et exécution des jugements

§ 1^{er}. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX de la Convention CLC, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

1° si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

2° si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

§ 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du § 1^{er} est exécutoire dès que les procédures exigées ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

§ 3. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions d'États qui ne sont pas liés par la Convention CLC et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

Article 4.95. Application internationale et matérielle

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique exclusivement:

1° aux dommages de pollution survenus:

a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.93, § 2, d'un autre État partie à la Convention CLC ou de la Convention Fonds; et

b) dans la zone économique exclusive de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.93, § 2, d'un autre État partie à la Convention CLC ou de la Convention Fonds ou dans une autre zone établie par cet État conformément à l'article 11, a), ii) de la Convention CLC ou à l'article 3 (a) (ii) de la Convention Fonds;

2° aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du second alinéa, les dispositions de la présente sous-section ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque

considérée, à un service non commercial d'État excepté dans la mesure où l'État concerné a déclaré la Convention CLC applicable au navire et où cette décision avait été dûment publiée au préalable.

En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant la juridiction visée à l'article 4.93, § 4 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article 4.96. Responsabilité du propriétaire du navire

§ 1^{er}. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux § 2 et 3 du présent article.

§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

3° résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente sous-section. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente sous-section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3° tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;

4° toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

5° toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

6° tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 3°, 4° et 5°, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 5. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article 4.97. Événements impliquant au moins deux navires

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 4.96, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 4.98. Limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente sous-section à un montant total par événement calculé comme suit:

1^o 4.510.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;
2^o pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa 1^o;
étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 d'unités de compte.

§ 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente sous-section s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 3. Pour bénéficier de la limitation prévue au § 1^{er} du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal où une action est engagée ou peut être engagée en vertu de l'article 4.93. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise et jugée satisfaisante par le tribunal.

§ 4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

§ 5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du § 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

§ 8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créancier.

§ 9. Les montants mentionnés au § 1^{er} sont convertis dans la monnaie ayant cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au § 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie ayant cours légal est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

§ 10. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

§ 11. Excepté les dérogations établies dans la présente sous-section, les articles 4.45 à 4.59 sont d'application sur la constitution, la liquidation et la répartition du fonds constitué conformément au § 3.

Article 4.100. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article 4.98 et est en droit de limiter sa responsabilité,

1^o aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

2^o le tribunal ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

§ 2. Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article 4.102. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 4.98, § 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 4.98, § 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense

qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

Article 4.103. Prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article 4.104. Application de la Convention Fonds et du Protocole du Fonds de 2003

L'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures est également régie par la Convention Fonds et le Protocole du Fonds de 2003.

Article 4.105. Personnalité juridique des fonds internationaux d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures

La personnalité juridique est reconnue au Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

L'administrateur du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures en est le représentant légal en Belgique. L'administrateur du Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures en est le représentant légal en Belgique

Article 4.106. Intervention des fonds internationaux d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures

Le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures peuvent se porter parties intervenantes à toute action en réparation de dommage par pollution ouverte en exécution de l'article 4.93 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de commerce d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 4.93 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de commerce d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, par lettre recommandée à la poste, avec avis de réception.

Article 4.107. Subrogation et recours

Lors du versement de toute somme effectué par eux conformément aux articles 4 de la Convention Fonds et du Protocole du Fonds de 2003, le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures sont subrogés, chacun en ce qui le concerne, dans les droits que la personne indemnisée peut faire

valoir, lors d'un dommage par pollution, à l'encontre du propriétaire ou de son garant ainsi qu'à l'égard de tierces personnes.

Le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures acquiert par subrogation les droits dont la personne indemnisée peut jouir à l'encontre du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures ou le Fonds complémentaire, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention de 1992 et du Protocole du Fonds de 2003.

Sous-section B – Pollution par des hydrocarbures de soute

Article 4.108. Définitions

Pour l'application de la présente section, il faut entendre par:

1° « Convention sur les hydrocarbures de soute »: la convention internationale du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, telle que modifiée par les actes ultérieurs adoptés par la Belgique et qui sont entrés en vigueur;

2° « Convention CLC »: la convention visées à l'article 4.91, 1°;

3° « Convention LLMC »: la convention visées à l'article 4.29, § 1, 1°;

4° « navire »: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;

5° « personne »: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;

6° « propriétaire du navire »: le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire;

7° « propriétaire inscrit »: la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie;

8° « hydrocarbures de soute »: tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures;

9° « mesures de sauvegarde »: toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution;

10° « événement »: tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.;

11° « dommage par pollution »:

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

Article 4.109. Interprétation

La présente section est interprétée en conformité avec la convention sur les hydrocarbures de soute.

Article 4.110. Jurisdiction et compétence

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux belges.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou la zone économique exclusive de cet État, les tribunaux belges visés au § 1 sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 3; et
2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 3. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître des actions visées aux § 1^{er} et 2.

Article 4.111. Reconnaissance et exécution

§ 1^{er}. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article 9 de la Convention CLC, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

1° si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
2° si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

§ 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du § premier est exécutoire dès que les procédures exigées ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

§ 3. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention sur les hydrocarbures de soute, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en

Belgique conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.

§ 4. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions d'États qui ne sont pas liés par la Convention sur les hydrocarbures de soute et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

Article 4.112. Application internationale et matérielle

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique exclusivement:

1^o aux dommages de pollution survenus:

a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.110, § 2, d'un autre État partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute; et

b) dans la zone économique exclusive de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.110, § 2, d'un autre État partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute ou dans une autre zone établie par cet État conformément à l'article 2, a), ii) de la Convention sur les hydrocarbures de soute;

2^o aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

§ 2. La présente sous-section ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini Convention CLC, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

§ 3. Sans préjudice des dispositions du second alinéa, les dispositions de la présente sous-section ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaire ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial excepté dans la mesure où l'État concerné a déclaré la Convention sur les hydrocarbures de soute applicable au navire conformément à l'article 4.3 de cette convention.

En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant la juridiction visée à l'article 4.110, § 4 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article 4.113. Responsabilité du propriétaire du navire

§ 1^{er}. Sauf dans les cas prévus aux § 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

§ 2. Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du par. 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

§ 3. Le propriétaire n'est pas responsable du dommage par pollution s'il prouve:

1° que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

2° que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

3° que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

§ 4. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 5. Aucune demande de réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente sous-section.

§ 6. Sous réserve du paragraphe 7 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente sous-section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

4° toute personne prenant des mesures de sauvegarde; et

5° les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 2°, 3° et 4°; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 7. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente sous-section.

Article 4.114. Événement mettant en cause deux ou plusieurs navires

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'art. 4.113, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 4.115. Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente sous-section n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention LLMC.

Article 4.116. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'art. 4.115. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'art. 4.115, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article[...]. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

Article 4.117. Prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Sous-section C – Pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses

Article 4.118. Définitions

Aux fins de la présente sous-section, il faut entendre par:

1° « Convention SNPD »: la convention internationale de Londres du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses, avec ses annexes, telle que modifiée par le protocole de Londres du 30 avril 2010, et dans les modifications ultérieures de ces actes, auxquelles la Belgique a adhéré et qui sont entrées en vigueur;

2° « Convention CLC »: la convention visée à l'article 4.91, 1°;

3° « navire »: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;

4° « personne »: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques;

5° « propriétaire »: la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme « propriétaire » désigne cette compagnie;

6° « réceptionnaire »: soit:

a) la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un Etat Partie, étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un

quelconque Etat Partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds SNPD l'identité du mandant; soit

b) la personne qui, dans l'Etat Partie, conformément à la loi nationale de cet Etat Partie, est considérée comme étant le réceptionnaire de la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un Etat Partie, étant entendu que la cargaison totale donnant lieu à contribution qui est reçue conformément à cette loi nationale est effectivement la même que celle qui aurait été reçue au titre de l'alinéa a);

7° « substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) »:

a) toute substance, toute matière et tout article transportés à bord d'un navire en tant que cargaison, qui sont visés aux alinéas i) à vii) ci-dessous:

i) les hydrocarbures transportés en vrac qui sont énumérés à l'appendice I de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu'amendée;

ii) les substances liquides nocives transportées en vrac, telles que définies à la règle 1.10 de l'Annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu'amendée, et les substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution X, Y ou Z conformément à la règle 6.3 de ladite Annexe II;

iii) les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, tel que modifié, et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 de ce recueil;

iv) les substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis qui sont visés par le Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié;

v) les gaz liquéfiés qui sont énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, tel que modifié, et les produits pour le transport desquels des conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations portuaires intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 de ce recueil;

vi) les substances liquides transportées en vrac dont le point d'éclair ne dépasse pas 60°C (mesuré en creuset fermé);

vii) les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses qui sont visées par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié, dans la mesure où ces matières sont également soumises aux dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur en 1996, lorsqu'elles sont transportées en colis; et

b) les résidus du précédent transport en vrac de substances visées aux a., i à iii et v à vii ci-dessus.

8° « SNPD en vrac »: toute substance nocive ou potentiellement dangereuse visée aux 7°, a), i. à iii. et v. à vii. et 7°, b);

9° « SNPD en colis »: toute substance nocive ou potentiellement dangereuse visée au 7°, a) iv.;

10° « dommage »:

a) tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du navire transportant les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui sont causés par ces substances;

b) toute perte de biens ou tout dommage subi par des biens à l'extérieur du navire transportant les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui sont causés par ces substances;

(c) toute perte ou tout dommage par contamination de l'environnement causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses, pourvu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement, autres que pour le manque à gagner dû à cette altération, soient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et

(d) le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par ces mesures. Lorsqu'il n'est pas raisonnablement possible de dissocier les dommages causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses de ceux causés par d'autres facteurs, tous ces dommages sont réputés être causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses, sauf si et dans la mesure où le dommage causé par d'autres facteurs est un dommage d'un type visé au paragraphe 3 de l'article 4. Dans le présent paragraphe, « causés par ces substances » signifie causés par la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances;

11° « mesures de sauvegarde »: toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage;

12° « événement »: tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage;

13° « transport par mer »: la période qui s'écoule entre le moment où, lors du chargement, les substances nocives et potentiellement dangereuses pénètrent dans un quelconque élément de l'équipement du navire et le moment où, lors du déchargement, elles cessent d'être présentes dans un quelconque élément de cet équipement. Lorsqu'aucun élément de l'équipement du navire n'est utilisé, cette période commence et prend fin au moment où les substances nocives et potentiellement dangereuses franchissent le bastingage du navire;

14° « cargaison donnant lieu à contribution »: toute SNPD en vrac qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale;

15° « Fonds SNPD »: le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, créé en vertu de l'article 13;

16° « unité de compte »: le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international;

17° « administrateur »: l'Administrateur du Fonds SNPD;

18° « jauge »: soit la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I à la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 relative au jaugeage des navires, soit, si la convention en question n'est pas d'application sur le navire, la jauge brute qui appert d'un certificat national de jaugeage.

Article 119. Interprétation

La présente sous-section doit être interprétée conformément à la Convention SNPD.

Article 4.120. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le propriétaire

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive de la Belgique, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux belges.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou la zone économique exclusive de cet État, les tribunaux belges visés au § 1 sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition que

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 4.126; et
2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

§ 3. Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues à l'article 4.123, § 1, 3° pour l'application de la présente sous-section ont été remplies, soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux de l'État Partie au Convention SNPD:

1° où le navire est immatriculé ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, de l'État Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon; ou

2° où le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal; ou

3° où un fonds a été constitué conformément au paragraphe 3 de l'article 4.126.

§ 4. Après la constitution d'un fonds en vertu de l'article 4.126 par le propriétaire, l'assureur ou une autre personne fournissant la garantie financière conformément à l'article [...], les tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes les questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.

§ 3. Seul le tribunal de commerce d'Anvers connaît des actions visées dans les paragraphes qui précèdent dans la mesure où les tribunaux belges sont compétents.

Article 4.121. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le Fonds SNPD ou introduites par le Fonds SNPD

§ 1^{er}. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds SNPD en vertu de l'article [...] que devant les juridictions compétentes en vertu de l'article 4.120 pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages résultant de l'événement en question, ou

devant un tribunal dans un État Partie à la Convention SNPD qui aurait été compétent si un propriétaire avait été responsable.

§ 2. Au cas où le navire transportant les substances nocives ou potentiellement dangereuses qui ont causé le dommage n'a pas été identifié, les dispositions de l'article 4.120, §1^{er} s'appliquent, mutadis mutandis, aux actions contre le Fonds SNPD.

§ 3. Si une action en réparation d'un dommage est intentée devant un tribunal contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds SNPD en vertu des dispositions de l'article [...].

§ 4. Le Fonds SNPD a le droit de se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite conformément à la présente sous-section, contre le propriétaire ou son garant.

§ 5. Sauf dispositions contraires du § 6, le Fonds SNPD n'est lié par aucun jugement ou aucune décision rendus à la suite d'une procédure judiciaire à laquelle il n'a pas été partie, ni par aucun règlement à l'amiable auquel il n'est pas partie.

§ 6. Sans préjudice des dispositions du § 4, si une action en réparation d'un dommage a été intentée devant le tribunal visé à l'article 4.XX contre un propriétaire ou son garant, en vertu de la présente sous-section, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds SNPD. Si une telle notification a été faite en laissant au Fonds SNPD un délai suffisant pour que celui-ci puisse intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire en Belgique, est opposable au Fonds SNPD, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

Article 4.122. Reconnaissance et exécution des jugements

§ 1^{er}. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 38 de la Convention SNPD, qui est exécutoire dans l'État d'origine et ne peut plus y faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu, sauf:

1° si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

2° si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

§ 2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du § 1^{er} est exécutoire dans dès que les procédures requises ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

§ 3. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article [...], tout jugement qui est rendu contre le Fonds SNPD par un tribunal compétent en vertu de l'article 4.121, § 1 et 3 et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire.

§ 4. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention SNPD, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne

sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.

§ 5. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions d'États qui ne sont pas liés par la Convention SNPD et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

Article 4.123. Application internationale et matérielle

§ 1^{er}. La présente sous-section s'applique exclusivement:

1° à tout dommage de pollution survenu sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un État partie à la Convention SNPD;

b) dans la zone économique exclusive de la Belgique ou, dans le cas visé à l'article 4.110, § 2, d'un autre État partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute ou dans une autre zone établie par cet État conformément à l'article 2, a), ii) de la Convention sur les hydrocarbures de soute;

2° aux dommages par contamination de l'environnement survenus dans la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale

3° aux dommages, autres que les dommages par contamination de l'environnement, survenus à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie; et

4° aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages visés en 1°, 2° et 3°.

§ 2. La présente sous-section s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat pour le transport de marchandises et de passagers, qui sont dues à un dommage lié au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

§ 3. La présente sous-section ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

§ 4. La présente sous-section ne s'applique pas:

1° à un dommage par pollution défini dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, qu'une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette convention; et

2° aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié.

§ 5. Sans préjudice des dispositions du second alinéa, les dispositions de la présente sous-section ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre

auxiliaires et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État excepté dans la mesure où l'État concerné a déclaré la Convention SNPD applicable au navire conformément à l'article 4.5 de cette convention.

En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant la juridiction visée à l'article 4.120, § 5 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article 4.124. Responsabilité du propriétaire

§ 1^{er}. Sauf dans les cas prévus aux § 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait.

§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve:

1° que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

2° que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

3° que le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction, ou

4° que le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a, soit:

a) causé le dommage, partiellement ou en totalité; soit

b) fait que le propriétaire n'a pas contracté l'assurance visée à l'article 12;

et que ni le propriétaire, ni ses préposés ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.

§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 4. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente sous-section.

§ 5. Sous réserve du § 6, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente sous-section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3° un affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire;

4° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
5° une personne prenant des mesures de sauvegarde; et
6° les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 3°, 4° et 5°, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 6. Aucune disposition de la présente sous-section ne porte atteinte aux droits de recours existants du propriétaire contre tout tiers, y compris, mais sans que cette liste soit limitative, le chargeur ou le réceptionnaire de la substance qui a causé le dommage, ou les personnes mentionnées au § 5.

Article 4.125. Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires

§ 1^{er}. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires dont chacun transporte des substances nocives et potentiellement dangereuses, chaque propriétaire est, sauf exonération en vertu de l'article 4.124, responsable du dommage. Les propriétaires sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible

§ 2. Toutefois, chaque propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 4.126.

§ 3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours d'un propriétaire contre tout autre propriétaire.

Article 4.126. Limitation de la responsabilité

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section à un montant total par événement calculé comme suit:

1° lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en vrac:

a) 10 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 500 unités de compte;

pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 360 unités de compte;

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 millions d'unités de compte;

2° lorsque les dommages ont été causés par des SNPD en colis, ou ont été causés à la fois par des SNPD en vrac et des SNPD en colis, ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer si les dommages dus au navire en question ont été causés par des SNPD en vrac ou des SNPD en colis:

a) 11,5 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et

b) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 725 unités de compte;

pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 414 unités de compte;

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 115 millions d'unités de compte.

§ 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 3. Pour bénéficier de la limitation prévue au § 1^{er}, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal où une action est engagée en vertu de l'article 4.120 ou, à défaut d'une telle action, auprès du tribunal où une action peut être engagée en vertu de l'article 4.120. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme requise, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie admise, et jugée satisfaisante par le tribunal.

§ 4. Sous réserve des dispositions de l'article [...]la distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

§ 5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière a versé une indemnité pour dommage à la suite de l'événement, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente sous-section.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au § 5 peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par le droit national applicable.

§ 7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établissent qu'ils pourraient être contraints de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle ils auraient bénéficié d'une subrogation en vertu du § 5 ou 6 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

§ 8. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour prévenir ou limiter un dommage lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

§ 9. Les montants mentionnés au § 1^{er} sont convertis en monnaie ayant cours légal en Belgique suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au § 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie ayant cours légal en Belgique, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

§ 10. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière est en droit de constituer un fonds, conformément au présent article, aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du § 2, le propriétaire n'est pas en

droit de limiter sa responsabilité, mais sa constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

§ 11. À l'exception des dérogations déterminées dans la présente sous-section, les articles 4.45 à 4.59 sont d'application sur la constitution, la liquidation et la répartition du fonds constitué conformément au § 3.

Article 4.127. Fins de non-recevoir

§ 1^{er}. Lorsque le propriétaire a constitué un fonds, après un événement, en application de l'article 4.126 et est en droit de limiter sa responsabilité:

1^o aucun droit à indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

2^o le tribunal peut ordonner la libération du navire ou de tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

§ 2. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article 4.128. Décès et lésion corporelle

Les créances pour mort ou lésion corporelle ont priorité sur les autres créances excepté dans la mesure où le total des créances ne dépasse pas les deux tiers du montant total déterminé en vertu de l'article 4.126, § 1^{er}.

Article 4.129. Action directe contre l'assureur

Toute demande en réparation de dommages peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément au premier alinéa, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 4.98, § 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

Article 4.130. Application de la Convention Fonds -et du Protocole de la Convention Fonds 2003

L'indemnisation des dommages liés au transport par mer de produits nuisibles est potentiellement dangereux est notamment régie par la Convention SNPD.

Article 4.131. Personnalité juridique du Fonds SNPD

La personnalité juridique est reconnue au Fonds SNPD.
L'administrateur du Fonds SNPD est le représentant légal du Fonds en Belgique

Article 4.132. Subrogation et recours

§ 1^{er}. Le Fonds SNPD acquiert par subrogation, au titre de toute somme versée par lui en réparation de dommages conformément au paragraphe 1 de l'article 14, tous les droits qui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

§ 2 Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds SNPD, chaque service public relevant du gouvernement fédéral ou des gouvernements des Régions ou Communautés qui ont versé des indemnités pour des dommages est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention SNPD.

Article 4.133. Prescription

§ 1^{er}. Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de ce chapitre dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire.

§ 2. Les droits à indemnisation prévus par la présente sous-section s'éteignent à défaut d'action en justice intentée, ou de notification faite conformément à l'article 4.121, § 6, dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage.

§ 3. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.

§ 4. Lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits, le délai de dix ans visé au paragraphe 3 du présent article court à dater du dernier de ces faits.

Sous-section D – Dommage nucléaire

Article 4.134. Dommage par des navires nucléaires

§ 1^{er}. L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire provoqué par ce navire. Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire n'est responsable de ce dommage.

§ 2. La responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne un même navire est limitée à 800.000.000,00 euros pour un même accident nucléaire. Ce montant comprend les frais de justice.

§ 3. Les organismes qui, en vertu des lois et règlements, accordent des interventions financières ou effectuent des prestations telles que des soins médicaux, sont subrogés dans les droits des victimes d'un accident nucléaire ou de leurs ayants droit à l'égard de l'exploitant du navire nucléaire, jusqu'à concurrence des sommes qui ont été liquidées au titre d'intervention ou qui représentent les frais demeurés impayés.

§ 4. Le tribunal de commerce d'Anvers est seul compétent pour connaître en premier ressort des actions fondées sur les dispositions de la présente sous-section et sur les accords internationaux conclus en la matière.

Article 4.135. Dommage causé par le transport maritime de matières nucléaires

§ 1^{er}. Cet article est interprété conformément à la convention du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires.

§ 2. Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité:

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires;

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne précitées.

L'exonération prévue à l'article 1er s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire:

1° à l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle, ou

2° au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire, dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article 1er, alinéa 2°, par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

Toutefois, les dispositions du paragraphe 1^{er} n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

§ 3. Le présent article n'affecte pas la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce quatrième Livre bleu contient les dispositions sur les armateurs (les notions de base, la copropriété de navire, la responsabilité du propriétaire de navire et la limitation de cette responsabilité). Il fait partie d'une série de Livres bleus mis à profit dans le cadre d'une consultation publique de toutes les parties intéressées des secteurs maritime, fluvial, portuaire et juridique. Il conservera une valeur constante pour l'interprétation future du nouveau code.



www.droitmaritime.be

www.zeerecht.be